

# Kommunaler Gesamtplan Verkehr

# **Aarburg**

ENTWURF
Zur öffentlichen Mitwirkung









Verabschiedung des KGV durch den Gemeinderat am 21.02.2022
Vorläufige Beurteilung durch das BVU am 04.07.2022
Mitwirkung zwischen 01.09.2022 und 30.09.2022
Der KGV wurde am <Datum> durch den Gemeinderat beschlossen.

Genehmigung des BVU am <Datum>

# Begleitung:

Rolf Walser, Gemeinderat Lars Bolliger, Leiter Bau Planung Umwelt Ernst Mattmann, Leiter-Stv. Bau Planung Umwelt Planungskommission

# Bearbeitung:

Ballmer + Partner AG
Dipl. Ingenieure ETH / SIA / SVI
Distelbergstrasse 22
5000 Aarau
Ivan Zietala, MSc ETH Bau-Ing.
Francesco Alianiello, BSc FHO Raumplanung

Version 1.3

KGV Aarburg Inhaltsverzeichnis

# Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	1
1.1	Ausgangslage und Aufgabenstellung	1
1.2	Kommunaler Gesamtplan Verkehr	1
1.3	Ortsbezeichnungen	2
1.4	Mitwirkung	2
2.	Übergeordnete Ziele / Randbedingungen	3
2.1	National	3
2.2	Kantonal	3
2.3	Regional	9
2.4	Kommunal	9
3.	Analyse	12
3.1	Siedlung	12
3.2	Verkehr	20
3.3	Zusammenfassung Analyse	43
4.	Ziele	47
4.1	Abstimmung Siedlung und Verkehr	47
4.2	Verflüssigen des Verkehrs	48
4.3	Verkehrssicherheit	48
4.4	Fördern von ÖV, Rad- und Fussverkehr	49
5.	Handlungsfelder und Massnahmen	50
5.1	A. Siedlung	51
5.2	B. Vernetzung	53
5.3	C. Gestaltung	64
5.4	D. Erschliessung	68
5.5	E. Schutz und Sicherheit	74
5.6	F. Management	78
6.	Umsetzung	88
7.	Wirkungskontrolle	89
7.1	Allgemeine Hinweise Umsetzung	89
7.2	Konzept Wirkungskontrolle	89

KGV Aarburg Inhaltsverzeichnis

# **Anhang**

Anhang 1	Glossar
Anhang 2	Genehmigungsteile Kanton
Anhang 3	Grundlagenberichte
Anhang 4	Übersichtskarte mit Ortsbezeichnungen
Anhang 5	Auszug Verkehrsrichtplan 2001
Anhang 6	Strassenklassierung Gemeindestrassen Aarburg mit Plan 1:2'500
Anhang 7	Übersichtstabelle Strassentypen
Anhang 8	Unfallkarte 2014 – 2018
Anhang 9	Teilpläne 1:5'000:
	9.1 Motorisierter Individualverkehr
	9.2 Öffentlicher Verkehr
	9.3 Fussverkehr
	9.4 Radverkehr

KGV Aarburg Seite 1 / 89

# Einleitung

# 1.1 Ausgangslage und Aufgabenstellung

Mit dem Autobahnanschluss Rothrist verfügt Aarburg über einen direkten Zugang zu den Autobahnen A1 und A2. Aarburg liegt zudem auf der Achse zwischen den Städten Olten und Zofingen bzw. Olten und Langenthal. Dies hat zur Folge, dass Tag für Tag ein hoher Anteil Durchgangsverkehr durch die Gemeinde fährt. Seit dem Bau der Entlastungsstrasse mit zwei Strassentunneln im Jahr 2007 hat der Verkehrsdruck in gewissen Teilen wie dem Städtli abgenommen. In anderen Bereichen wie insbesondere der auf der K103 Oltnerstrasse ist er weiterhin hoch und es kommt regelmässig zu Überlastungen. Derzeit sind diverse weitere Planungen mit unterschiedlichen Realisierungshorizonten anstehend. Ein strategisches Instrument, welches sämtliche Planungen aufeinander abstimmt und dabei alle Verkehrsträger berücksichtigt, fehlt bisher. Die Gemeinde Aarburg möchte sich mit dem kommunalen Gesamtplan Verkehr dieses strategische Instrument im Rahmen der Revision der Nutzungsplanung aneignen.

# 1.2 Kommunaler Gesamtplan Verkehr

# 1.2.1 Planungsinstrument

Die Verkehrsplanung ist stark an der Siedlungsentwicklung gekoppelt. Die Gemeinde Aarburg hat die Aufgabe, diese Entwicklungen aufeinander abzustimmen. Als Instrument für diese Abstimmung steht der Gemeinde der Kommunale Gesamtplan Verkehr (KGV) zur Verfügung.

Ein Kommunaler Gesamtplan Verkehr (KGV) enthält den aktuellen Zustand sowie die räumlichen Veränderungen, welche einen Einfluss auf die Mobilität einer Gemeinde haben und stimmt so Siedlung und Verkehr ideal aufeinander ab. Dazu gehört neben dem Motorisierten Individualverkehr auch der Öffentliche Verkehr (ÖV), der Fuss- und Veloverkehr (FVV), der ruhende Verkehr und Weitere (u.a. Mobilitätskonzepte, Verkehrsmanagement). Im KGV werden Erkenntnisse aus bestehenden Berichten (national, kantonal, regional und kommunal) zusammengetragen, bestehende Probleme und wünschenswerte Richtungen der Siedlungsentwicklung erfasst und daraus ein behördenverbindlicher Massnahmenplan erstellt. In diesem Plan werden die notwendigen Massnahmen zur Behebung von Verkehrsproblemen, aber auch Schritte zu einer nachhaltigeren Mobilität festgehalten. Um die Ergebnisse der umgesetzten Massnahmen beurteilen zu können, werden die notwendigen Schritte zur Überprüfung und Evaluierung der Verbesserungen aufgelistet.

## 1.2.2 Abstimmung Siedlung und Verkehr

Es besteht ein wechselwirkungsartiger Zusammenhang zwischen der Verkehrs- und der Siedlungsentwicklung. Ziel ist es, dass der KGV und das Räumliche Entwicklungsleitbild (REL) aufeinander abgestimmt sind und anschliessend in die Revision der Nutzungsplanung einfliessen können. Ziel ist, dass die Gemeinde Aarburg die verkehrlichen Grundlagen für die

KGV Aarburg Seite 2 / 89

Siedlungsentwicklung erarbeitet, bzw. berücksichtigt und mit Zielsetzungen und Massnahmen den verkehrlichen Herausforderungen begegnet.

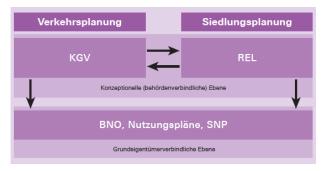


Abbildung 1: Zusammenhang KGV, REL und BNO, Quelle: Empfehlungen zum KGV (Neuauflage 2017)

# 1.2.3 Verbindlichkeit und Genehmigung

Der KGV wird vom Gemeinderat beschlossen und die formulierten Ziele vom Departement Bau, Verkehr und Umwelt (BVU) genehmigt. Somit ist er behördenverbindlich (Gesamtwerk Gemeinde, Ziele Kanton) jedoch nicht grundeigentümerverbindlich. Konkret heisst dies, dass Rechtsmittel (erst) bei der Umsetzung von Massnahmen getroffen werden können.

# 1.3 Ortsbezeichnungen

Im Anhang 4 befindet sich eine Übersichtskarte mit den wichtigsten Ortsbezeichnungen, die im vorliegenden Dokument verwendet werden (Gebiete, Strassen und Knoten).

# 1.4 Mitwirkung

Im Sommer 2020 wurde eine erste Mitwirkung der Bevölkerung auf Stufe Analyse des KGV durchgeführt. Die Eingaben wurden gemäss Mitwirkungsbericht vom 05.08.2021 bei der Bearbeitung berücksichtigt.

KGV Aarburg Seite 3 / 89

# 2. Übergeordnete Ziele / Randbedingungen

### 2.1 National

# 2.1.1 Sachplan Verkehr

Gemäss Sachplan Verkehr [1]ist die Netzbelastungen auf den Nationalstrassen N1 ist im Handlungsraum Aareland vor allem vom regionalen Verkehr belastet. Die N1 ist fast im ganzen Raum von Engpässen betroffen. Zwischen der Verzweigung Oftringen und Lenzburg wird bis 2040 ein Engpass der Stufe I prognostiziert. Die höchste Stufe gemäss STEP NS ist die Engpasstufe II.

Auf dem Nationalstrassennetz sieht der Bund in den kommenden Jahren folgende Ausbauten, bzw. Massnahmen vor.

- 6-Spur-Ausbau zwischen Luterbach und Härkingen und zwischen Aarau-Ost und Birrfeld
- VM-Massnahmen: Lastwagen-Überholverbote, Geschwindigkeitsregulierungen, etc.

# 2.1.2 Sanierung Autobahnzubringer Rothrist

Das Projekt zur Sanierung des Autobahnanschlusses Rothrist soll im Jahr 2022 angegangen werden. Der Realisierungszeitpunkt ist noch nicht definiert. Teilinhalt der Sanierung soll auch die neue Aarebrücke Aarburg/Rothrist gemäss Richtplan sein.

#### 2.2 Kantonal

#### 2.2.1 Richtplan

#### Raumkonzept

Gemäss der Raumkonzeptkarte aus dem Richtplan des Kantons Aargau [2] liegt Aarburg im urbanen Entwicklungsraum, Kerngebiet Agglomerationen.

#### Richtplan

Im Richtplan sind folgende Massnahmen mit verkehrlicher Bedeutung für Aarburg enthalten:

- 6-Streifen-Ausbau A1 ab Verzweigung Wiggertal bis Birrfeld, Festsetzung (M2.1)
- Wirtschaftlicher Entwicklungsschwerpunkt, Oftringen / Zofingen / Aarburg / Strengelbach, Festsetzung (S1.3)
- Neue Aarebrücke Aarburg / Rothrist, Zwischenergebnis (M2.2)
- Gemeinde Aarburg: Wiggertalstrasse (Abschnitt Nord), Vororientierung (M2.2)
- Neue Haltestelle Aarburg Nord, Vororientierung (M3.3), diese wird im Rahmen der laufenden Richtplanrevision voraussichtlich aus dem Richtplan gestrichen, entgegen dem Wunsch der Gemeinde Aarburg

KGV Aarburg Seite 4 / 89

# 2.2.2 Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU

Die Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU [3] aus dem Jahr 2016 ist zusammen mit der Gesamtstrategie raumentwicklungAARGAU ein zentraler Pfeiler der aargauischen Verkehrspolitik.

In urbanen Entwicklungsräumen sollen die künftigen Mobilitätsbedürfnisse vermehrt zu Fuss, mit dem Rad oder mit Bus und Bahn abgewickelt werden, so dass bei steigendem Gesamtverkehr der Anteil an Autofahrten sinkt.



Abbildung 2: Auszug aus Gesamtverkehrsstrategie mobilitätAARGAU (Abb. 5)

# 2.2.3 Siedlungs- und Verkehrskonzept Wiggertal

Im Jahr 2011 wurde das Siedlungs- und Verkehrskonzept Unteres Wiggertal [4] verabschiedet. Dieses bildet die Grundlage für eine regional abgestimmte Entwicklung. Darauf basierend wurden unter anderem die Massnahmen für das Agglomerationsprogramm (2. und 3. Generation) und das Verkehrsmanagement entwickelt.

Darüber hinaus wurden folgende Festlegungen gemacht:

Aufwertung Ortskern Aarburg (Masterplan)

- Entwicklungs-Achsen und Ortszentren aufwerten
  - Umgestaltung der K104 Bahnhof Aarburg/Oftringen Städtli Aarburg (umgesetzt)

Entwickeln, verdichten und fördern von gut mit ÖV erschlossenen Schwerpunkten

- Arbeits-Schwerpunktgebiete «Bernstrasse» Oftringen/Aarburg und «Franke-Areal»
- Wohn-Schwerpunktgebiete «An der Bahnhofstross und Webi» (mit Gewerbeanteil) und «Steibille»

# 2.2.4 Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020

Das Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr [5], mit Beschluss des Grossen Rates vom 3. Dezember 2019, beinhaltet im Zusammenhang mit der Gemeinde Aarburg folgende Massnahmen und Vorhaben:

- Direkte schnelle S-Bahnverbindung S29 Zofingen Aarburg-Oftringen Olten Aarau im 30-Min.-Takt, (Mo–Fr bis ~ 20 Uhr), Mit Kantonen SO und LU abgestimmt (umgesetzt)
- Durchgehender 30-Min.-Takt S23 Langenthal-Olten (Mo-Sa bis 20:00), Ausbau mit Kantonen BE und SO abgestimmt, (umgesetzt)
- Anpassung des Busnetzes im Raum Zofingen/ Oftringen/ Rothrist (ESP-Standorte)

KGV Aarburg Seite 5 / 89

 Abend- und Wochenendangebote im urbanen Raum verbessern (Taktlücken füllen, längere dichtere Takte, keine Taktwechsel am Wochenende gegenüber werktags)

 Verdichten des Taktangebots Im Bereich Busangebot bei entsprechend grosser Nachfrage. Konzentration des Angebots bei schlecht genutzten Angeboten im Busverkehr

# 2.2.5 Agglomerationsprogramm AareLand

Projekte aus dem Agglomerationsprogramm werden vom Bund finanziell unterstützt.

Im Agglomerationsprogramm 4. Generation sind folgende für Aarburg relevanten Projekte mit Bezug zum Verkehr enthalten:

 Velovorzugsroute Zofingen – Olten, Abschnitt Zofingen – Aarburg, östlich Bahnlinie, Korridor A (FVV401)

Im Agglomerationsprogramm 3. Generation sind folgende für Aarburg relevanten Projekte mit Bezug zum Verkehr enthalten:

- Begegnungszone Bärenplätz (Altstadt)
   ursprüngliche Inbetriebnahme: 2022 (FVV307A)
   Projektneustart Bärenplatz in Vorbereitung: Inbetriebnahme: 2025
- Aufwertung Oltnerstrasse K103, Inbetriebnahme: 2025 (OD302A)
- Aarburg/Olten, Fuss- und Veloverkehrsverbindung Aarburg-Olten (ab Kantonsgrenze), ursprünglich geplant 2022

Zusätzliche B-Massnahme (Finanzierung durch den Bund nicht gesichert):

Fuss- und Veloverkehrsnetz Aarburg Nord (FVV312B)

Im Agglomerationsprogramm der 2. Generation (in Umsetzung) waren zusätzlich enthalten:

- Kantonale Radroute R510: Neue Linienführung Verbindung Aarburg Rothrist Inbetriebnahme: ursprünglich geplant 2018, durch den Bund nicht in Leistungsvereinbarung aufgenommen (LV2A)
- Umsetzung Velokonzept zofingenregio
   Realisierung 2015-2018 (LV9A), wurde teilweise realisiert (vgl. Kapitel 2.3.1)

# 2.2.6 Verkehrsmanagement (VM)

#### VM Wiggertal

Für die Region Wiggertal besteht ein Verkehrsmanagement (VM) um den begrenzten Verkehrsraum optimal zu bewirtschaften. In einer ersten Phase wurde ein Konzept für ein VM basierend auf einer verkehrstechnischen Analyse entwickelt [6]. Im Jahr 2015 wurden im Bericht «Steuer- und Leitdefinitionen» [7] die Massnahmen zur Verbesserung des Verkehrsflusses vertieft untersucht und durch das Konzept «Lenken und Informieren» [8]. Gemäss Angabe des zuständigen Projektleiters (September 2021) wurden die Massnahmen 1.06 (Staumanagement F-Tunnel), 1.14 (Staumanagement P-Tunnel) und 1.15 (LSA Hofmattstrasse) sistiert.

Das Verkehrsmanagement zielt auf die Gewährleistung eines sicheren und möglichst stetigen Verkehrsablaufs auf der Achse zwischen Olten und dem Autobahnanschluss Rothrist,

KGV Aarburg Seite 6 / 89

ab. Dabei sollen die Verlustzeiten des öffentlichen Verkehrs reduziert und Ausweichverkehr (insb. durchs Städtli) verhindert werden. Erste kurzfristige Massnahmen (Anpassungen LSA Steuerungen) wurden bereits umgesetzt. Ein gewichtiger Teil der Massnahmen wurde im Betriebs- und Gestaltungskonzept K103 Oltnerstrasse (2.4.6) aufgenommen und konkretisiert. Die restlichen Massnahmen betreffen das Gebiet um den Autobahnanschluss Rothrist, wo die Zuständigkeiten beim Kanton und ASTRA liegen. Die nachstehende Tabelle enthält die Massnahmen des VM-Wiggertal und die geplante Umsetzung (Massnahmen im MIV-Plan lokalisiert).

Nr.	Massnahmenbeschrieb	Status	Geplante Inbetrieb- nahme
1.03	Aarburg; Optimierung LSA-Regelung Oltnerstrasse (Priorisierung Hauptverkehrsbez. K103)	Im BGK berücksichtigt	2026 -2027
1.04	Aarburg; Optimierung LSA-Regelung Oltner-/ Ruttigerstr. (Höchi) (Priorisierung K103)	Im BGK berücksichtigt	2026 -2027
1.06	Aarburg; Nutzen des Stauraums im Paradiesli- und Festungstunnel	Sistiert	2029 +
1.08	Aarburg; Oltnerstrasse, Busschleuse Haltestelle Kloosmatte	Im BGK berücksichtigt	2026 -2027
1.10	Aarburg; "BGK" Oltnerstrasse	Im BGK berücksichtigt	2026 -2027
1.14	Aarburg; Zulassen zähflüssiger Verkehr im Tunnel	Sistiert	2029 +
1.15	Aarburg; Abfluss aus Städtli und LSA-Vollregelung Hofmatt (neue LSA)	Sistiert	2029 +
1.16	Rothrist/ Aarburg; zweistreifige Zufahrt am Kreisel Rishalden Nord (Paradiesli)	Zuständigkeit ASTRA	2026 -2027
1.17	Rothrist/ Aarburg; Leistungsausbau Kreiselsystem Rishalden/ Ibis	Zuständigkeit ASTRA	2026 -2027
1.18	Rothrist/ Aarburg; Verkehrsbeeinflussung an den 3 Kreiseln (Gebiet Rishalden/ Ibis)	Zuständigkeit ASTRA	2026 -2027
1.19	Rothrist; Rishald., Ausfahrt, zweistreifiger Ausbau der Rampe (Schaffen von Stauraum)	Zuständigkeit ASTRA	2026 -2027
1.20	Rothrist; Verlängerung Autobahnausfahrt (Schaffen von Aufstellbereich)	Zuständigkeit ASTRA	2026 -2027
1.21	Rothrist; Verlängerung Autobahnausfahrt (Schaffen von zusätzlichem Aufstellbereich)	Zuständigkeit ASTRA	2026 -2027
1.22	Rothrist; Leistungsausbau mit Regelungsmöglichkeit Kreiselzufahrten Ibis (neue LSA)	Zuständigkeit ASTRA	2026 -2027
1.23	Übergeordnete Verkehrslenkung (Verkehrsinfo beim Autobahnanschluss)	Sistiert	2029 +
1.24	Rothrist-Olten, Langsamverkehrsachse	Zuständigkeit ASTRA	2026 -2027

Tabelle 1: Massnahmen VM und geplante Umsetzung, Quelle ATB Kanton Aargau

KGV Aarburg Seite 7 / 89

#### VM Olten

Mit der Inbetriebnahme der Entlastung Region Olten (ERO) wurde in Olten ein Verkehrsmanagement umgesetzt. Es wird nur so viel Verkehr nach Olten gelassen, wie das dortige Strassennetz verarbeiten kann. Taktgeber Richtung Aarburg ist der Knoten Sälistrasse.

#### Koordination

Zwischen den Kantonen Aargau und Solothurn wurde im Jahr 2013 eine Koordinationsvereinbarung unterzeichnet. Diese fordert eine optimale betriebliche Bewirtschaftung der heutigen Strasseninfrastruktur und eine enge Koordination auf Stufe Planung und Betrieb zwischen den Betriebskonzepten Verkehrsmanagement Region Olten und Verkehrsmanagement Region Wiggertal.

# 2.2.7 Kantonaler Nutzungsplan K103

Für die K103 Oltnerstrasse wurde ein kantonaler Nutzungsplan [9] erstellt (Genehmigung Grosser Rat 2006). Darin werden einerseits Baulinien welche am 14.03.1973 genehmigt wurden wieder aufgehoben und andererseits Bauverbotszonen sowie Zu- und Wegfahrtsbeschränkungen von angrenzenden Liegenschaften geregelt. Im Zusammenhang mit der Umsetzung des BGK K103 Oltnerstrasse wird der Nutzungsplan erneut überarbeitet.

Ein weiterer Kantonaler Nutzungsplan K 103 (H2) setzt Baulinien im Bereich der Ortskernumfahrung fest. Dieser wurde vom Grossen Rat im Jahr 2011 genehmigt.

# 2.2.8 Velovorzugsrouten Raum Zofingen

Der Kanton Aargau hat das Potential für Velovorzugsrouten im Kanton abklären lassen [10]. Die Region Wiggertal zeigt ein grosses Potential und hat bei der Planung von Velovorzugsrouten (Zofingen-Olten) eine hohe Priorität. Der Kanton hat deshalb eine Vorstudie für eine Velovorzugsroute im Raum Zofingen in Auftrag gegeben [11]. Die Vorstudie untersucht Routenführung und Machbarkeit einer Velovorzugsroute. Sie dient als Grundlage für die Festsetzung im kantonalen Richtplan und die Eingabe ins Agglomerationsprogramm 4. Generation sowie für die daraus ausgelösten Vor- und Bauprojekte. Die Erarbeitung der Vorstudie erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden Zofingen, Oftringen und Aarburg sowie mit dem Kanton Solothurn.

KGV Aarburg Seite 8 / 89

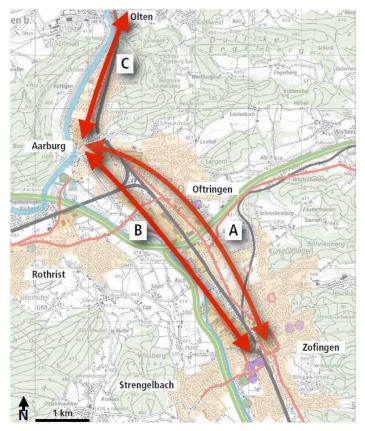


Abbildung 3: Velovorzugsroute, Korridore im Raum Zofingen-Olten

Die Vorstudie sieht von Zofingen nach Aarburg in zwei Korridoren (Abschnitte A und B) durchgängige Velovorzugsrouten vor (westlich und östlich der Bahnlinie). In einer groben Untersuchung wurden die notwendigen Massnahmen auf den einzelnen Streckenabschnitten festgehalten. Zur Umsetzung sind weitere Detailstudien notwendig. Der Korridor A der Velovorzugsroute, welcher von Oftringen zum Bahnhof Aarburg-Oftringen und weiter Richtung Städtli führt, wird vom Kanton prioritär behandelt. Der Streckenabschnitt A ist zudem im Agglomerationsprogramm 4. Generation (FVV401) erfasst. Es wird eine Inbetriebnahme auf 2029 angestrebt. Der Korridor B über die Wiggertalstrasse bzw. die Alte Zofingerstrasse soll erst in zweiter Priorität realisiert werden.

Noch offen ist die Weiterführung der Vorzugsroute ab Städtli Aarburg bis Olten (Abschnitt C). In diesem Bereich ist eine Abstimmung mit dem Kanton Solothurn notwendig.

KGV Aarburg Seite 9 / 89

# 2.3 Regional

# 2.3.1 Zofingenregio

#### Velokonzept Region Zofingen (August 2012)

In der Region Zofingen wird aufgrund der 50'000 Einwohner und der mehrheitlich flachen Topographie ein hohes Potential für den Radverkehr ausgemacht. Daher wurde 2012 ein Velokonzept [12] für die Region erarbeitet, welches ein Alltagsnetz definiert und anschliessend für die ausgewiesenen Routen Massnahmen zur Verbesserung der Sicherheit und Attraktivität formuliert. Die Umsetzung des Konzepts wurde ins Agglomerationsprogramm Aareland (2. Generation) aufgenommen (Kapitel 2.2.5). Folgende Massnahmen wurden noch nicht umgesetzt:

- Aa 01: Ortseingang Süd (Portalbereich Paradieslitunnel), noch nicht umgesetzt
- Aa 03: Eingang Altstadt Süd, Im umgesetzten BGK Bahnhofstrasse nicht berücksichtigt
- Aa 05: Kreuzung Oltnerstrasse Umfahrungsstrasse OKUA, noch nicht umgesetzt
- Aa 06: Nordquartiere, Im Masterplan Aarburg aufgenommen
- Aa 07: Neue Verbindung Aarburg Bahnhof Olten: noch nicht umgesetzt, in VVR C sowie im Masterplan Aarburg und BGK Oltnerstrasse aufgenommen
- Aa 08: Bahnunterführung K104, nicht umgesetzt
- Aa 09: Bahnunterführung K104, nicht umgesetzt
- Aa 10: Bahnhof Aarburg-Oftringen, Zufahrt Nord, nicht umgesetzt Im KGV Oftringen als Massnahme B2 festgesetzt
- Aa 13: Bernstrasse Fachmarkt, teilweise umgesetzt

Aufgrund der geänderten Randbedingungen wird das regionale Velokonzept Region Zofingen in den nächsten Jahren aktualisiert.

# 2.4 Kommunal

#### 2.4.1 Verkehrsrichtplan

Im Jahr 2003 hat die Gemeinde Aarburg einen Verkehrsrichtplan erarbeitet. Dieser weist die Strassen auf dem Gemeindegebiet Aarburg den Strassenklassierungen nach VSS zu und unterscheidet folgende Kategorien:

- Hauptverkehrsstrassen (HVS), Groberschliessung
- Verbindungsstrassen (VS), Groberschliessung
- Sammelstrassen (SS), Groberschliessung
- Quartiererschliessungsstrassen (QES)

Die Zufahrtsstrassen (ZS) und Zufahrtswege werden im Verkehrsrichtplan nicht dargestellt.

Der Verkehrsrichtplan wird durch den KGV abgelöst. Die Strassenklassierung ist in diesem Zusammenhang zu überprüfen und zu aktualisieren.

KGV Aarburg Seite 10 / 89

# 2.4.2 Masterplanung Aarburg Nord

Der Masterplan Aarburg Nord [13] wurde am 03.10.2011 vom Gemeinderat genehmigt und stellt das strategische Führungsinstrument des Gemeinderats für die Gebietsplanung des Gebiets Aarburg Nord dar. Das Gebiet Aarburg Nord umfasst den Gemeindeteil nördlich des Felsriegels (Festung) inkl. dem Städtli. Im Themenbereich Verkehr werden eine Quartierachse als Begegnungsraum, verschiedene Erschliessungsachsen und ein durchgehender Weg entlang der Aare zur Naherholung festgehalten. Im Bereich Klossmatt soll eine Verbindung auf die andere Aareseite entstehen. Im Bereich Längacker ist gemäss Masterplanung Aarburg Nord eine neue S-Bahnhaltestelle angedacht (Richtplaneintrag Aarburg Nord, Vororientierung). Im aktuellen Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020 ist die Haltestelle jedoch nicht unter den derzeit weiter zu verfolgenden Haltestellen aufgeführt.

# 2.4.3 Vision Aarburg 2030

Im Dokument «Aarburg 2030 – Vision und Strategie» [14] hat die Gemeinde Aarburg ihre Visionen und Leitprinzipien erarbeitet. Den Verkehr betreffend wurden für die Zeitspanne von 2018 bis 2030 folgende Zielsetzungen formuliert:

- Zahlenmässiges ÖV-Kursangebot steigern
- Durchgangsverkehr im Städtli konstant halten
- Die Kilometeranzahl von ausgebauten Langsamverkehrswegen für Radfahrer und Fussgänger erhöhen
- Ein Tourismuskonzept für den Besuch von Aarburg entwickeln und im Rahmen von Kooperationen umsetzen

Zur Zielerreichung werden folgende Leitmassnahmen aufgeführt:

- Anbindung an das ÖV-Netz mit infrastrukturellen Massnahmen verbessern (S-Bahn Haltestelle Aarburg-Nord, Neubau Aarebrücke)
- Flanier- und Spazierwege entlang der Aare, Veloweg nach Olten, Freizeit- und Begegnungszonen wie Spielplätze auch in Quartieren
- Aufwertung Städtli mit hochwertigen und bereichernden Begegnungszonen

#### 2.4.4 Parkierungsreglement

Die Gemeinde Aarburg verfügt über ein rechtskräftiges Parkierungsreglement [15]. Das Parkierungsreglement wurde 2021 überarbeitet und wird per 01.01.2022 in Kraft gesetzt.

Der Gemeinderat ist ermächtigt, zur Kontrolle über die Benützung der öffentlichen Parkplätze Parkraumzonen auszuscheiden sowie Gebühren festzulegen und zu erheben. Die Parkraumzonen und die Bewirtschaftung können jederzeit den Verhältnissen angepasst werden.

Mit dem Reglement wird zudem das nächtliche Dauerparkieren geregelt. Für ein regelmässiges Parkieren in den Nachtstunden (dreimal pro Woche) ist eine Bewilligung zu ersuchen. Die Gebühren für die Bewilligung werden im Reglement vorgegeben.

KGV Aarburg Seite 11 / 89

# 2.4.5 Reglement über die Ersatzabgaben für Abstellplätze (REP)

Mit dem REP verfügt die Gemeinde Aarburg über ein rechtskräftiges Reglement, welches die Festlegung und Verwendung von Ersatzabgaben sowie die Rückerstattung bereits bezahlter Ersatzabgaben regelt.

#### 2.4.6 BGK K103 Oltnerstrasse

Für die K103 Oltnerstrasse wurde für den Abschnitt Knoten Oltnerstrasse (Festungstunnel) bis zur Kantonsgrenze ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) ausgearbeitet [16].

Die Variante «optimierter Bestand» ist gemäss «Nachrichten aus dem Rathaus vom 19. November 2019» keine Alternative, da dies nur eine kurzfristige Lösung ist und die Bundesgelder aus dem Agglomerationsprogramm in der Höhe von über sieben Millionen Franken verloren gingen.

Das BGK «Variante Vollausbau» sieht im Zielzustand eine vierstreifige (Bus/Velo-PW-PW-Bus/Velo) Oltnerstrasse mit Baumallee vor. Das BGK enthält folgende Kernelemente:

- Verstetigung Verkehrsablauf durch Leistungssteigerung am Knoten Oltnerstrasse / Festungstunnel
- Ausbau Knoten Höhe in Fahrtrichtung Aarburg
- Sicherstellung Erschliessung Aarburg Nord durch Mittelzone
- Verbesserung der Zuverlässigkeit des öffentlichen Verkehrs durch Ausbau von Busspuren auf Abschnitten mit Staubildung
- Duales Angebot für den Radverkehr mit einer Führung des Radverkehrs auf den Busspuren und einem Alternativangebot für den langsameren Radfahrenden getrennt vom MIV
- Verbesserung durch oberirdische Fussgängerführung (ebenerdige Querungen)
- Durchgehende Neugestaltung mit Boulevard auf Westseite mit einreihiger Baumreihe
- Kohärente Gestaltungssprache (Strassengeometrie) und ruhiges zurückhaltendes Erscheinungsbild

Die zusätzliche Fläche für die beidseitigen Busspuren und den Fuss- und Veloverkehr hat sich der Kanton mit dem Kauf der Liegenschaften zwischen Strasse und Bahnlinie bereits gesichert. Die westlich der Oltnerstrasse angrenzenden Liegenschaften sind durch den Ausbau flächenmässig mehrheitlich nicht betroffen. Das weitere Vorgehen ist wie folgt geplant.

Dez. 2020 – Feb. 2021	Öffentliche Anhörung
Mai 2022	Öffentliche Auflage Bauprojekt
Mai 2022	Beschluss über Botschaft an Grossen Rat durch Regierungsrat
Sommer 2022	Beschluss über Kredit und Kostenteilung durch Grossen Rat
Herbst 2022	Referendumsfrist
Ab 2. Quartal 2023	Beschluss über Einwendungen und Bauprojekt durch Regierungsrat
Anschliessend	Landerwerb, Submission, Arbeitsvergabe
Frühling 2024	Geplanter Baubeginn

KGV Aarburg Seite 12 / 89

# 3. Analyse

Im Kapitel Analyse werden die Siedlung und das Verkehrsgeschehen innerhalb der Gemeinde jeweils einzeln sowie im Zusammenspiel durchleuchtet und eine Beurteilung der bestehenden Situation und der in den nächsten 15 Jahren zu erwartenden Veränderungen abgegeben.

# 3.1 Siedlung

#### 3.1.1 Struktur

# **Nutzungsplanung und Siedlungsstruktur**

## Ausgangslage



Die Revision der Bau- und Nutzungsordnung der Gemeinde Aarburg wird vom Planungsbüro Planar parallel zur Erarbeitung des KGV durchgeführt. Die Grundstruktur der Siedlung ist im aktuell gültigen Bauzonenplan, bzw. der Abbildung 4 ersichtlich (Stand 23.03.2016).

Aufgrund des unterschiedlichen Planungsablaufs stützt sich der KGV auf das vom Gemeinderat beschlossene, bzw. verabschiedete Räumliche Entwicklungsleitbild, nach welchem die Zonenplanrevision erfolgen wird. Wachstum soll primär über verdichtete Bauweise an geeigneten Lagen erfolgen. Nutzungen mit hoher Dichte sind entlang der K103 (Wohnzone 3, Wohn- und Gewerbezone 3A und 3B) möglich. Hier sind insbesondere die Wohn- und Mischquartiere weiterzuentwickeln, zu erneuern und neu zu entwickeln. In den Hanglagen sind nur Nutzungen mit geringer Dichte vorgesehen (vgl. Abbildung 6).



Abbildung 4: Bauzonenplan BNO, Stand vom 23.03.2016

KGV Aarburg Seite 13 / 89

# Entwicklungen / Trends

Die Bevölkerungsentwicklung kann anhand der im Rahmen der Nutzungsplanungsrevision ermittelten Fassungsvermögen gebietsweise beziffert werden (vgl. Abbildung 6).

Die unbebauten Areale der Schlüsselgebiete bieten mit zusätzlichen 1'375 Einwohnern das grösste Entwicklungspotential. Sie befinden sich grösstenteils an gut erschlossenen Lagen wie Aarburg Nord sowie den Gebieten Ober- und Unterstadt um den Bahnhof.

Die Handlungsgebiete bieten mit einem Fassungsvermögen von 257 zusätzlichen Einwohnern ein weiteres Potential.

In den restlichen Nachverdichtungsgebieten kann, über die ganze Gemeinde gesehen, mit einer zusätzlichen Bevölkerungszunahme von 350 Personen gerechnet werden.

Total besteht somit ein Entwicklungspotential von rund 2'000 neuen Einwohnern.

#### Konflikte / Herausforderungen / Chancen

Die Schlüssel- und Handlungsgebiete im Bereich der Unterstadt haben grosse Bauzonenreserven in unmittelbarer Nähe zum Bahnhof. Das Gebiet eignet sich aufgrund der guten ÖV-Anbindung für autofreies oder autoarmes Wohnen.

Bei Verdichtungsgebieten sowie Neuüberbauungen ist auf eine gute Vernetzung des Fussund Veloverkehrs zu achten.

#### Nutzungen

#### Ausgangslage

Die Lage der wichtigsten Nutzungen im öffentlichen Interesse ist in den Teilplänen im Anhang 9 ersichtlich. Es werden öffentliche Bauten und Anlagen, bedeutende publikumsintensive Anlagen, Schulen/ Kindergärten und arbeitsintensive Bauten und Anlagen unterschieden

Aarburg kann in einen Ortsteil Nord, einen Ortsteil Mitte und in einen Ortsteil Süd gegliedert werden.

Im Quartier «Aarburg Nord» befinden sich entlang der Oltnerstrasse die Arbeitsgebiete, bestehend aus Misch- und reinen Gewerbezonen. Diese grenzen an sich wechselnd lockere und dichte Wohngebiete, einzelne Bauten und Gehöfte sowie einen Friedhof, das Schulhaus Höhe und die Kindergärten Rotel und Höhe. Zwischen Bahnlinie und Wald, in den Quartieren «Langächer» und «Rindel» befinden sich lockere Wohnquartiere, bestehend aus vielen Einfamilienhäuser und wenigen Mehrfamilienhäuser.

Das Zentrum, bzw. der Ortsteil Mitte von Aarburg bildet sich radial um das «Städtli» mit historischer Altstadt sowie intaktem Dorfkern, geprägt durch historische Bauten und Plätze. Der Kindergarten Lerchmatt befindet sich direkt neben dem Werkhof und der Feuerwehr, nördlich der Festung.

Im südlichen Teil von Aarburg befindet sich zwischen dem ehemaligen Industriekanal Mületych und dem südlichen Landwirtschaftsgebiet ein Einfamilienhausquartier mit kleiner Körnung. Nördlich davon sind die neueren, urbanen Wohnquartiere mit Bahnhofsnähe und etwas grösserer Körnung anzutreffen. Im Hangquartier «Brüschholz» befindet sich ebenfalls ein Einfamilienhausquartier. Die Schulen Hofmatt und Paradiesli mit Mehrzweckanlage und

KGV Aarburg Seite 14 / 89

zwei Kindergärten befinden sich am Siedlungsrand. Publikumsintensive Einrichtungen, welche Verkehrserzeugend sind, ist einerseits das im Osten gelegene Perry-Center und im Sommer die Badi an der Aare.

#### Entwicklungen / Trends

Die weitere Siedlungsentwicklung erfolgt nach innen und strebt dichte Wohn- und Mischquartiere an gut erschlossener Lage an. Einerseits im Gebiet um den Bahnhof Aarburg/Oftringen und andererseits im nördlichen Teil von Aarburg mit attraktiver Anbindung an den Knotenpunkt Olten.

Je dichter die Quartiere umso wichtiger sind auch grosszügige Aussenräume mit Qualität. Die Aare ist als wichtige ökologische Funktion und attraktives Naherholungsgebiet zu stärken.

### Konflikte / Herausforderungen / Chancen

Der zweckmässige Zugang zu den wichtigen Nutzungen, insbesondere zu den Schulen und Kindergärten, ist mit kurzen, attraktiven Wegen sicherzustellen.

Die Verkehrserzeugung von publikumsintensiven Anlagen ist auf einem verträglichen Niveau zu halten.

### 3.1.2 Bevölkerung

## Einwohner

#### Ausgangslage

Per 31.12.2020 zählte die Gemeinde Aarburg 8'586 Einwohner (EW). Mit rund 56 EW / ha in Wohn- und Mischzonen leben in Aarburg deutlich mehr als im kantonalen Durchschnitt mit 48.6 EW / ha und im regionalen Durchschnitt mit 47.1 EW / ha.

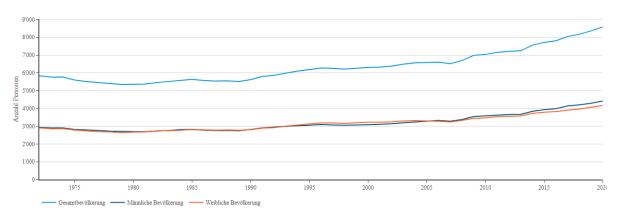


Abbildung 5: Bevölkerungsentwicklung 1975 bis 2020, Quelle: Statistik Aargau

KGV Aarburg Seite 15 / 89

Demografisch setzt sich die Bevölkerung folgendermassen zusammen:

	Gemeinde /	Kanton AG	
Altersgruppe	uppe Anzahl total Anzahl in 9		Anzahl in %
0-19 Jahre	1'717	20%	20%
20-39 Jahre	2'722	32%	26%
40-59 Jahre	2'400	28%	29%
60-79 Jahre	1'436	17%	20%
80 und älter	311	3%	5%

Tabelle 2: Verteilung nach Altersgruppen Bevölkerung Aarburg 2020, Quelle: Statistik Aargau

#### Entwicklungen / Trends

Gemäss Prognosen der Bevölkerungsentwicklung aus der Nutzungsplanungsrevision wird Aarburg bis 2040 einen Zuwachs von ca. 2'000 Personen verzeichnen, was zu einer Einwohnerzahl von rund 10'600 Einwohner führen wird.

Ein Grossteil dieser Bevölkerungszunahme findet in den Schlüssel- und Handlungsgebieten statt Die Areale bieten Potential für rund 1'600 Personen (vgl. Abbildung 6).

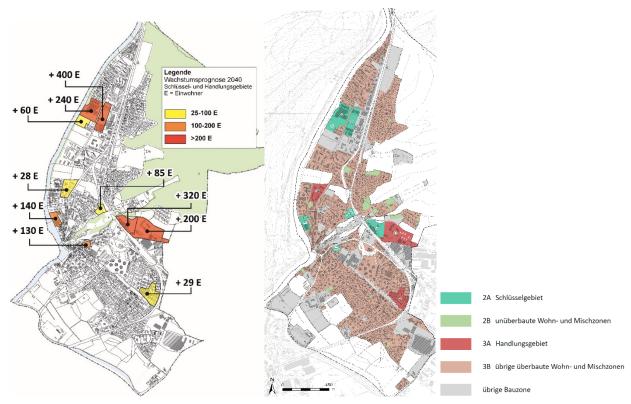


Abbildung 6: Bevölkerungswachstum nach Schlüssel- und Handlungsgebieten, Quelle: Planar Revision Nutzungsplanung

Der demographische Trend zeigt in Aarburg eine zunehmende Überalterung der Bevölkerung. Der hohe Anteil an 40-59-Jährigen führt in den nächsten Jahren zu einer raschen Zunahme der Personen über 65-Jahre, da immer mehr Baby-Boomer das Ruhestandsalter erreichen. Gleichzeitig erhöht sich die Lebenserwartung, was zu einer Überalterung der Bevölkerung führt. Dieser Trend ist schweizweit ähnlich zu beobachten.

KGV Aarburg Seite 16 / 89

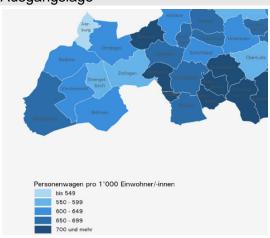
## Konflikte / Herausforderungen / Chancen

Bei der Planung des Verkehrs ist vermehrt auf die Bedürfnisse der älteren Bevölkerung einzugehen.

Das Fahrgastpotential für den Öffentlichen Verkehr erhöht sich. Mit der wachsenden Einwohnerzahl steigt zudem die Nachfrage nach Mobilität.

#### Motorisierung

### Ausgangslage



In Aarburg waren per 30.09.2020 4'577 Personenwagen eingelöst. Dies entspricht einem Motorisierungsgrad von rund 540 Personenwagen (PW) pro 1'000 Einwohner (EW).

Damit liegt Aarburg unter dem kantonalen Mittel (588 PW/1'000 EW) und weist damit auch den tiefsten Motorisierungsgrad im Bezirk Zofingen auf.

Abbildung 7: Motorisierungsgrad Aarburg und Umgebung, Quelle: Motorfahrzeugstatistik 2020 [17]

### Entwicklungen / Trends

Im Jahr 2009 lag der Motorisierungsgrad in Aarburg bei 510 PW pro 1000 EW [18]. Das kantonale Mittel stieg in dieser Zeit von 555 auf 588. Demnach hat die Motorisierung in den letzten 11 Jahren in Aarburg (6% Zunahme) und im Kanton Aargau (6% Zunahme) gleichermassen zugenommen.

#### Konflikte / Herausforderungen / Chancen

Der erhöhte Motorisierungsgrad verstärkt die Binnenverkehrsbelastung. Er kann auch zu einer Erhöhung des Parkierungsdrucks in Aarburg führen.

Durch bauliche Verdichtung an gut erschlossenen Lagen sowie durch geeignete Massnahmen in den Bereichen Angebotsausbau beim ÖV, Förderung des FRV und Mobilitätsmanagement kann dem Trend der zunehmenden Motorisierung entgegengewirkt werden.

KGV Aarburg Seite 17 / 89

#### Pendlerverhalten

#### Ausgangslage

Gemäss einer Auswertung des Bundesamts für Statistik<sup>1</sup> aus dem Jahr 2018 arbeitet ca. die Hälfte der Einwohner Aarburgs in Aarburg selbst oder in der unmittelbaren Region (Olten, Oftringen, Zofingen, Rothrist). Die Arbeitsorte der restlichen Bewohner verteilen sich vielfältig im Kanton und ausserhalb.

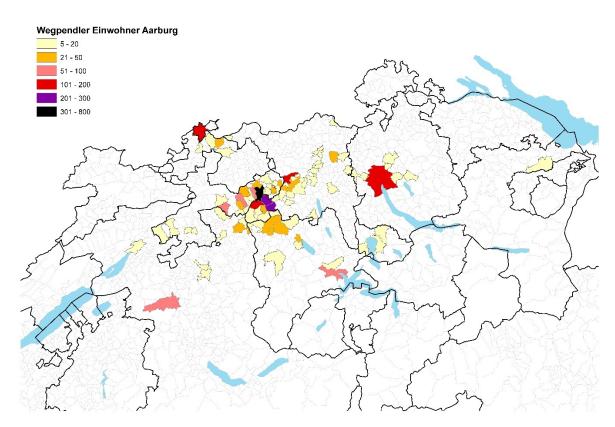


Abbildung 8: Wegpendler Gemeinde Aarburg: Arbeitsorte der in Aarburg wohnhaften Personen Stand 2018, Daten BFS – Registerverknüpfung aus AHV, STATPOP und STATENT

#### Entwicklungen / Trends

Von 2014 bis 2018 hat der Anteil der Arbeitsorte in der Region von 54% auf 48% abgenommen. Im Gegensatz dazu hat der Anteil der Grossstädte (Zürich, Basel, Bern, Luzern) von 6% auf 8% zugenommen.

Mit der durch die Covid-19 Pandemie beschleunigten Entwicklung im Bereich Home Office verliert der Arbeitsweg für gewisse Berufsfelder an Bedeutung. Dies kann jedoch auch dazu führen, dass weiter entfernte Arbeitsorte gewählt werden, wenn die Distanz nicht täglich zurückgelegt werden muss.

<sup>1</sup> Quelle: BFS – Registerverknüpfung aus AHV, STATPOP und STATENT

KGV Aarburg Seite 18 / 89

## Konflikte / Herausforderungen / Chancen

Die Förderung von Arbeitsplätzen in der Region und deren Erreichbarkeit trägt dazu bei, das Gesamtverkehrsaufkommen zu reduzieren.

# **Beschäftigte**

#### Ausgangslage

In der Betriebszählung 2018 [19] wurden in Aarburg 409 Arbeitsstätten mit insgesamt 3'466 Vollzeitäquivalenten festgestellt. Rund zwei Drittel sind in Aarburg im 3. Sektor tätig und ca. ein Drittel im zweiten Sektor. Beschäftigte des 1. Sektors sind in verschwindend kleiner Zahl in den einzelnen Landwirtschaftsbetrieben tätig.

Rund 800 Beschäftigte, bzw. ein Viertel der Beschäftigten in Aarburg haben auch ihren Wohnsitz in Aarburg<sup>2</sup>. Ein weiterer Viertel kommt aus der unmittelbaren Region (Olten, Oftringen, Zofingen, Rothrist). Rund 20% der Beschäftigten in Aarburg wohnen im Kanton Solothurn.

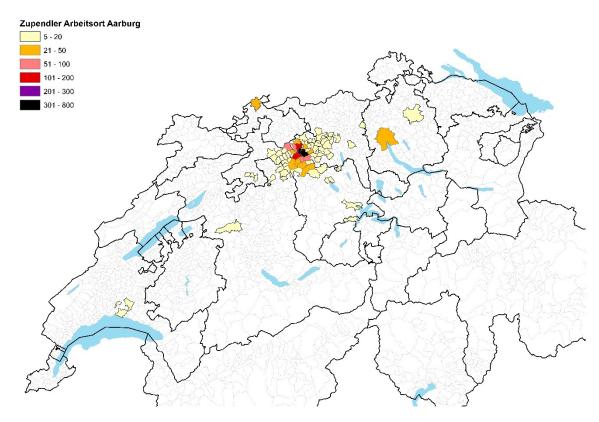


Abbildung 9: Zupendler Gemeinde Aarburg: Wohnorte der in Aarburg beschäftigten Personen Stand 2018, Daten BFS – Registerverknüpfung aus AHV, STATPOP und STATENT

<sup>&</sup>lt;sup>2</sup> Quelle: BFS – Registerverknüpfung aus AHV, STATPOP und STATENT

KGV Aarburg Seite 19 / 89

Im Gegensatz zu den Wegpendleren in Abbildung 8 zeigt sich bei den Zupendlern ein deutlich stärkerer regionaler Bezug. Dies lässt ein wesentliches Potential im Bereich des Mobilitätsmanagements bei den in Aarburg ansässigen Unternehmen vermuten.

#### Entwicklungen / Trends

Die Anzahl der Beschäftigten war gemäss REL [20] in den letzten Jahren rückläufig.

Auch wenn gebietsweise eine Zunahme der Beschäftigten angestrebt wird, so wird sich die Beschäftigtenzahl in den nächsten 10-15 Jahren nur minimal verändern. Es ist davon auszugehen, dass die Beschäftigtenentwicklung vor allem in den dafür vorgesehenen Gewerbezonen erfolgen wird.

Die Gewerbegebiete für die angestrebten Beschäftigtenentwicklung liegen an gut erschlossen Hauptadern des öffentlichen Verkehrs.

## Konflikte / Herausforderungen / Chancen

Mit gut erreichbaren und zugänglichen sowie attraktiven Haltestellen kann der Anteil am öffentlichen Verkehr gefördert werden. So können optimale Voraussetzungen für eine nachhaltige Mobilität angegangen werden.

Das Fahrgastpotential für den Öffentlichen Verkehr erhöht sich.

KGV Aarburg Seite 20 / 89

# 3.2 Verkehr

## 3.2.1 Strassenhierarchie

#### Übergeordnetes Verkehrsnetz

#### Ausgangslage

Unweit der südlichen Gemeindegrenze von Aarburg liegt der Autobahnanschluss Rothrist, welcher Zugang zu den auf diesem Abschnitt gemeinsam geführten Autobahnen A1 Bern-Zürich und A2 Basel-Luzern gewährt. Die K103 stellt als Nord-Südverbindung den Autobahnzubringer für die Stadt Olten und teilweise das Niederamt dar. Zudem ist die K103 Zubringer der Entlastung Region Olten (ERO).

Regional verlaufen die Verbindungen zwischen den Städten Olten und Zofingen (K103 / K104) sowie Olten und Langenthal (K101 / K103) durch Aarburg. Über die Aarebrücke besteht zudem eine Verbindung zum Kanton Solothurn.

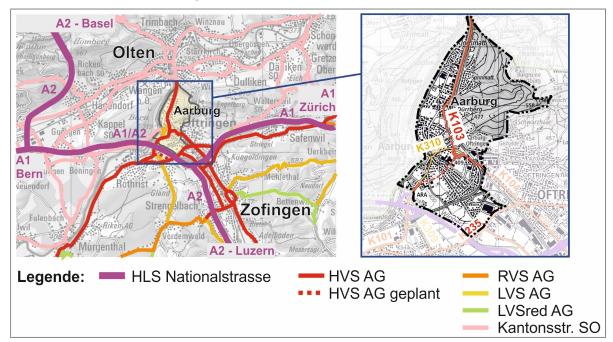


Abbildung 10: Übergeordnetes Verkehrsnetz, Quelle: AGIS, WebGIS Kanton Solothurn, bearbeitet, Abkürzungen gemäss Glossar (Anhang 1)

Zur Entlastung des Städtli Aarburg wurde im Jahr 2007 mit dem Festungs- und Paradieslitunnel eine Ortskernumfahrung erstellt (K103). Die K103 ist als Hauptverkehrsstrasse (HVS) klassiert, die K310 als Regionalverbindungsstrasse (RVS).

Auf dem Strassennetz von Aarburg sind Ausnahmetransportrouten vom Typ II (Durchfahrtsbreite 5.0 m, lichte Höhe 4.8 m) ausgewiesen:

- Autobahnanschluss Rothrist via K103 und K310 zum Knoten Hofmatt- / Bahnhofstrasse
- Von der K310 via Städtli über die K103 nach Olten (103)
- Von der K310 auf der K104 nach Oftringen (104)

KGV Aarburg Seite 21 / 89

# Entwicklungen / Trends

Derzeit sind Planungen zur Sanierung des Autobahnzubringers Rothrist in Gange. Zudem bestehen Bestrebungen in diesem Bereich eine neue Aarebrücke (gemäss Richtplaneintrag) zu erstellen. Diese würde die bestehende Aarebrücke in Aarburg (für den MIV) ersetzen und damit auch grosse Teile von Aarburg von Verkehr Richtung Solothurn / Gäu entlasten.

Im kantonalen Richtplan ist auf der A1/A2 ein 6-Streifen-Ausbau von der Kantonsgrenze Solothurn bis zur Verzweigung Wiggertal festgesetzt.

#### Konflikte / Herausforderungen / Chancen

Mit der Entlastung der Hofmatt- und der Bahnhofstrasse durch die neue Aarebrücke ist eine Übergabe dieser Strassen an die Gemeinde anzustreben, damit die Strassen entsprechend den Bedürfnissen der Gemeinde gestaltet werden können.

#### Gemeinde- und Privatstrassen

#### Ausgangslage

Die Gemeindestrassen wurden im Jahr 2001 im Verkehrsrichtplan [21] klassiert (Anhang 5). Seither hat sich in Aarburg einiges verändert, so dass die Strassenklassen teilweise nicht mehr der Realität entsprechen und eine Aktualisierung bzw. Totalüberarbeitung notwendig ist.

Ein wesentlicher Anteil der Strassen in Aarburg befindet sich historisch bedingt in privater Hand. Die Lage der Strassen ist im Teilplan MIV (Anhang 9.1) ersichtlich. Einige Privatstrassen sind Verbindungen im öffentlichen Interesse und daher mittelfristig ins Eigentum der Gemeinde zu überführen.

Das Einkaufszentrum Perry-Center ist nur über Oftringer Boden erreichbar.

Die Quartiere Längacher und Rindel sind einzig über die Überführung Höhe ans weitere Strassennetz angeschlossen. Es besteht keine Redundanz in der Erschliessung für den Fall, dass die Brücke gesperrt werden müsste.

Im Bereich Städtli verläuft ein Teil der Erschliessung über die Privatstrassen Aare- und Letziweg. Letzterer weist geometrische Defizite beim Anschluss an die Oltnerstrasse auf.

## Entwicklungen / Trends

Privatstrassen werden im Rahmen von Sanierungen zunehmend von der Gemeinde übernommen, sofern diese im öffentlichen Interesse liegen.

# Konflikte / Herausforderungen / Chancen

Privatstrassen können nur von der Gemeinde übernommen werden, wenn der Ausbaustandard den geltenden Normen genügt. Sie können für Fuss- und Radverkehr relevante Netzverbindungen sein und sind in solchen Fällen rechtlich zu sichern.

KGV Aarburg Seite 22 / 89

# 3.2.2 Verkehrsmengen

# Ausgangslage

Als Basis für die Erarbeitung des KGV wurden in Aarburg Verkehrserhebungen durchgeführt. Der durchschnittliche tägliche Verkehr an den erhobenen Querschnitten ist in Abbildung 11 dargestellt.

Das Kantonsstrassennetz, insbesondere die K103 Oltnerstrasse, weist hohe Belastungen auf. In Spitzenzeiten kommt es zu Überlastungen an den grösseren Knoten. Als neuralgische Knoten gelten die Knoten am Autobahnzubringer, der Knoten Oltnerstrasse/Festungstunnel, der Knoten Höhe (Ruttigertstrasse/Oltnerstrasse) und der Sälikreisel in Olten.

Die hohen Belastungen der Kantonsstrasse sind auch innerhalb der Gemeinde spürbar. Die folgenden Gemeindestrassen weisen einen DTV von über 1'500 Fahrzeugen auf und sind daher im Hinblick auf die Klassierung und Lärm (mit weiteren Kriterien) vertieft zu untersuchen:

- Oltnerstrasse
- Ruttigerstrasse
- Feldstrasse

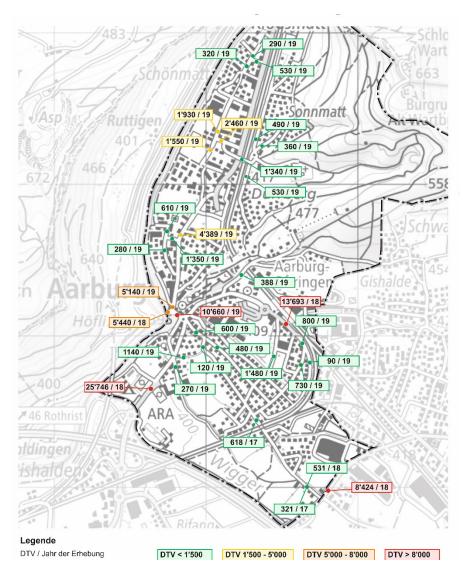


Abbildung 11: DTV-Belastung in Aarburg, Quelle: AGIS und Erhebungen Gemeinde.

KGV Aarburg Seite 23 / 89

Zwei Jahre nach Eröffnung der Ortskernumfahrung wurde im Jahr 2009 der Durchgangsverkehr durch das Städtli (Verkehr ohne Quelle und Ziel im Städtli) zu ca. 3'000 Fz/Tag erhoben [22]. Eine neuere Erhebung liegt nicht vor. Da der Gesamtverkehr im Städtli seither leicht abgenommen hat (von ca. 5'400 DTV 2009 zu 4'400 DTV 2019), ist gemäss Abschätzung aktuell von rund 2'000 Fz/Tag Durchgangsverkehr auszugehen.

#### Entwicklungen / Trends

Der Verkehrsdruck auf die Oltnerstrasse dürfte sich weiter erhöhen und insbesondere im spürbaren Zeitraum ausdehnen.

Mit dem BGK Oltnerstrasse und der Umsetzung des Verkehrsmanagements wird auf dem Abschnitt eine gesamtheitliche Kapazitätssteigerung erreicht und der ÖV Priorisiert.

Um eine Steigerung der Leistungsfähigkeit im Abschnitt Höhe (Festungstunnel bis Knoten Höhe) zu erzielen, ist der Ausbau beider Knoten vorgesehen. Hierzu sind im Zusammenhang mit dem BGK in Fahrtrichtung Aarburg über den Knoten Höhe durchgehend 2 Spuren vorgesehen.

Der Sälikreisel in Olten wird auch zukünftig eine Verkehrsmenge in der Grössenordnung von heute abfertigen. Ein höherer Zufluss als heute könnte das städtische Strassennetz von Olten nicht verarbeiten. Um in Gegenrichtung (Fahrtrichtung Aarburg) soll die Abflussmenge ab Sälikreisel mit der Umsetzung des BGKs erhöht werden, um Überstauungen im Bahnhofsbereich Olten zu verhindern.

Der Verkehr Richtung Städtli wird weiterhin dosiert um Schleichverkehr zu vermeiden.

Mit der künftigen neuen Aarebrücke Rishalden wird sich die Situation im Bereich der heutigen K310 grundsätzlich verändern. Es kann von einer Abnahme der Verkehrsmenge auf der Hofmattstrasse und Bahnhofsstrasse und dem Städtli sowie einer tendenziellen Zunahme auf der K103 Ortskernumfahrung ausgegangen werden.

Durch die bauliche Verdichtung der Quartiere wird der Verkehr auf den Gemeindestrassen tendenziell zunehmen (alle Verkehrsträger). Ausgehend vom prognostizierten Bevölkerungswachstum in wurde gebietsweise das bis 2030 zusätzlich zu erwartende Verkehrsaufkommen des MIV in der ASP abgeschätzt. Reduktion der Fahrtenerzeugung durch Mobilitätskonzepte wurden vorerst nicht berücksichtigt. Die Ergebnisse sind in Abbildung 12 dargestellt.

Spürbar dürfte die Zunahme der Verkehrsmengen insbesondere im Gebiet Aarburg Nord werden. Der Druck auf den Anschlussknoten Höhe, welcher den Übergang auf das übergeordnete Verkehrsnetz bildet, wird zunehmen. Das BGK sieht zwar einen Kapazitätsausbau am Knoten vor, es ist jedoch fraglich, ob die ganze Gebietsentwicklung über diesen Knoten laufen kann. Auch im Gebiet Vorstadt um den Bahnhof ist die Verkehrszunahme nicht unbedeutend. In Anbetracht der guten Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr sollte angestrebt werden, dass die Verkehrsmengen durch Mobilitätsmanagement und Reduktion der Parkfeldzahl gegenüber der Prognose reduziert werden können.

KGV Aarburg Seite 24 / 89

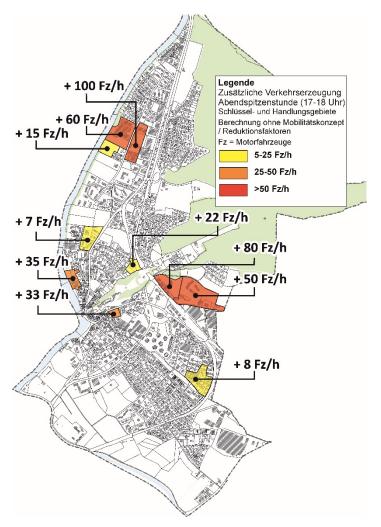


Abbildung 12: Abschätzung zusätzliches Verkehrsaufkommen in der werktäglichen Abendspitzenstunde 17-18 Uhr (Fz/h) aus prognostiziertem Bevölkerungswachstum, Jahr 2040 (Kapitel 3.1.2)

## Konflikte / Herausforderungen / Chancen

Ausgelöst durch Kapazitätsprobleme im übergeordneten Netz kann es zu Schleichverkehr auf den siedlungsorientierten Gemeindestrassen kommen.

Mit der Umsetzung des BGK und den beinhalteten Verkehrsmanagementmassnahmen kann eine verträgliche Belastung auf dem Kantonsstrassennetz und damit eine Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht werden.

Bei Gemeindestrassen mit Verkehrsbelastungen > 1500 Motorfahrzeuge / Tag (DTV) ist das Thema Lärmbelastung zu berücksichtigen.

KGV Aarburg Seite 25 / 89

#### 3.2.3 Verkehrssituation

In Olten wurde mit der Inbetriebnahme der ERO ein Verkehrsmanagement (VM) umgesetzt, dass nur so viel Verkehr nach Olten zulässt, wie das Strassennetz aufnehmen kann. Mit den Sicherheitsbestimmungen für den Tunnelbetrieb darf kein Stau im Festungstunnel und Paradieslitunnel entstehen.

Das Linksabbiegeverbot, welches von Boningen (Über Aarebrücke) betsteht, wird gemäss Aussagen der Gemeinde zu wenig beachtet. Grundsätzlich sind nur Velos, Mofas, Traktoren sowie der öffentliche Verkehr und der Verkehr mit der Altstadt bis Wallgrabenweg davon ausgenommen.

Die Netzabschnitte im Bereich der Autobahnanschlüsse Rothrist und Oftringen sowie die Oltnerstrasse / Paradieslitunnel sind auf den Zufahrtsachsen von längeren Staus betroffen. Im Überlastungsfall werden die Tunnelabschnitte Paradieslitunnel und Festungstunnel kurzzeitig gesperrt, um Staubildungen in den Tunnels zu vermeiden. Bei Rotschaltung der Umfahrung weicht der Verkehr teilweise durchs Städtli aus.

Mit dem bestehenden VM Olten wird nur so viel Verkehr nach Olten hineingelassen, wie das Strassennetz in Olten auch verarbeiten kann. Auslöser für den Rückstau in Fahrtrichtung Olten ist der neuralgische Knoten Sälikreisel (Olten). In Fahrtrichtung Aarburg wird beim Knoten Höhe (Ruttigertstrasse/Oltnerstrasse) der MIV auf der Oltnerstrasse durchgehend nur auf einer Spur (ohne Rechtsabbieger) geführt. Über diesen Knoten ist beinahe das ganze Gebiet Aarburg Nord angeschlossen.

Zu Stausituationen in der Abendspitzenstunde kommt es auch an der Einmündung der Hofmattstrasse in die Bahnhofstrasse.

#### Entwicklungen / Trends

Mit dem Kapazitätsausbau der umliegenden Autobahnen wird der Druck auf die Anschlussknoten zunehmen.

Die Anbindung der Wiggertalstrasse Abschnitt Nord an den Knoten Ibis in Rothrist, dürfte zu einer Zunahme der Belastungen am Anschlussknoten zur Autobahn führen womit eine weitere Verschlechterung der Verkehrssituation absehbar ist. Eine Sanierung des Anschlussknotens wird angestrebt.

#### Konflikte / Herausforderungen / Chancen

Mit der neuen Aarebrücke im Gebiet Rishalden kann die bestehende Brücke in Aarburg vom MIV befreit und für den Fuss- Radverkehr attraktiviert werden.

Mit dem VM kann eine verträgliche Belastung auf dem übergeordneten Netz und damit eine Verbesserung des Verkehrsflusses erreicht werden.

KGV Aarburg Seite 26 / 89

# 3.2.4 Geschwindigkeiten

#### Ausgangslage

In Aarburg wurden in der Vergangenheit bereits in der Mehrheit der Quartiere erfolgreich Tempo-30-Zonen eingeführt. Somit wird bereits mehrheitlich das bfu-Konzept 50/30 [23] (Tempo 50 auf verkehrsorientierten Strassen/ Tempo 30 auf siedlungsorientieren Strassen) praktiziert. Von den Quartieren mit grösserer Ausdehnung ist einzig das Kloosmatt noch nicht verkehrsberuhigt.

Die siedlungsorientierten Strassen werden durch die verkehrsberuhigten Zonen im Hinblick auf die Wohnlichkeit und Sicherheit für die Verkehrsteilnehmer aufgewertet. Gleichzeitig wird die Attraktivität für den Durchgangsverkehr reduziert.

Das Städtli mit dem Bärenplatz bietet grosses Potenzial zur Gestaltung als Begegnungszone. Dadurch würde das Ortsbild sowie die Attraktivität für den Fussverkehr wesentlich aufgewertet werden.

### Entwicklungen / Trends

Das bfu-Konzept 50/30 wird in immer mehr Gemeinden praktiziert. Dadurch ergibt sich zunehmend eine bessere Akzeptanz bei der Bevölkerung.

## Konflikte / Herausforderungen / Chancen

Die Einhaltung der Geschwindigkeit ist langfristig sicherzustellen. Dazu sollen vermehrt Geschwindigkeitskontrollen erfolgen. Bei der Oltnerstrasse im Städtli sollen auch nachts Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt werden.

Bei der Sanierung von Strassenabschnitten in Tempo-30-Zonen bietet sich die Gelegenheit, die Gestaltung auf das Geschwindigkeitsregime auszurichten und gesamthaft zu vereinheitlichen.

Eine flächendeckende Einführung von Tempo-30-Zonen auf siedlungsorientierten Strassen erhöht die Verkehrssicherheit.

# 3.2.5 Ruhender Verkehr

#### Ausgangslage

Mit dem Parkierungsreglement (vgl. Kapitel 2.4.4) verfügt die Gemeinde über ein wirkungsvolles Instrument um den ruhenden Verkehr aktiv zu steuern. Der Gemeinderat kann sowohl zeitliche, als auch monetäre Bewirtschaftungen bei öffentlichen Parkfeldern anordnen.

Die grösseren öffentlichen Parkplätze werden mit der Revision ab 1.1.2022 auf 1 Franken / h erhöht (bisher 50 Rappen / h) und sind vorläufig zeitlich nicht beschränkt. Eine Ausnahme zeigt der Badiplatz, wo die ersten zwei Stunden mit 1 Franken verrechnet werden (bisher 50 Rappen).

Zeitliche Beschränkungen wurden im Städtli (blaue Zone mit Höchstparkzeit 1 ½ Stunden) sowie beim Bahnhof (Höchstparkzeit 15 Min.) angeordnet.

Die Gebühren für Tagesparkkarten sind ab 1.1.2022 wie folgt festgelegt:

KGV Aarburg Seite 27 / 89

Pro Monat: 60 Franken (bisher 30 Franken)
Pro Halbjahr: 300 Franken (bisher 150 Franken)
Pro Jahr: 600 Franken (bisher 300 Franken)

Wer ein Fahrzeug mindestens 3-Mal wöchentlich über Nacht auf öffentlichem Grund (Strassen, Plätze) abstellen möchte, muss hierfür eine Bewilligung der Gemeinde ersuchen und eine Gebühr entrichten. Die Höhe der Gebühr ist abhängig von der Art des Fahrzeugs. Der Gemeinderat ist ermächtigt und verpflichtet, die Gebühren im Rahmen der Teuerung bzw. im Rahmen steigender Bewirtschaftungskosten periodisch anzupassen.

Das über Oftringen erschlossene Perry Center betreibt eine monetäre Bewirtschaftung seiner Parkfelder mittels Parkuhren.

In der rechtskräftigen Nutzungsplanung (Überarbeitung unmittelbar anstehend) sind folgende Bestimmungen hinsichtlich Parkierung enthalten:

- Bei Parkierungsanlagen mit mehr als 50 Plätzen und schwer abschätzbarem Verkehrsaufkommen kann die Bewilligung zum Erstellen der Plätze etappiert erfolgen.
   Die Grundsätze dazu werden im Parkierungsreglement festgelegt.
- In der Gewerbezone Schwarzstier ist die Zahl der Parkfelder auf maximal 1'000 begrenzt. Für eine nachträgliche Erhöhung erfordert einen Nachweis der Anzahl Ausfahrten.
- Innerhalb der Gewerbezone G zwischen Oltnerstrasse und SBB-Linie nördlich der Höchi kann der Gemeinderat Beschränkungen bezüglich der Parkplätze oder des Anlieferungsverkehrs verfügen, sofern dies aus verkehrstechnischen Gründen erforderlich ist.
- In der Altstadt kann eine Reduktion oder ein Verbot von Parkierungsanlagen verfügt werden, falls das Stadtbild oder die Umgebung wertvoller Einzelbauten wesentlich beeinträchtigt ist (Art. 3 Reglement für das Bauen in der Altstadt)

Wo keine der obigen Bestimmungen in Kraft ist, errechnet sich die Parkplatzzahl gemäss der kantonalen Baugesetzgebung anhand der VSS Norm 40 281 (§43 Bauverordnung). Für Wohngebiete an gut erschlossenen Lagen sind keine Reduktionen vorgeschrieben.

Gemäss §58 des kantonalen Baugesetzes ist der Gemeinde eine Ersatzabgabe zu entrichten, wenn weniger Parkfelder erstellt werden als nach Bauverordnung notwendig wären. Die Höhe wird durch die Gemeinde in einem Reglement festgelegt. In Aarburg ist dieser Fall mit dem Reglement über die Ersatzabgaben für Abstellplätze geregelt.

In einigen Quartieren, vor allem in Wohngebieten mit älteren Liegenschaften, ist die Nachfrage nach Strassenabstellplätzen grösser als das Angebot. Dies führt zu Problemen mit ungeeignet abgestellten Fahrzeugen.

Die Parkierung im Städtli ist ein ungelöstes Politikum. Sie dominiert in Teilen des Städtlis, an der Landhausstrasse sowie entlang der Aare und mindert somit die Attraktivität an diesen Orten. Derzeit ist die Erstellung eines Entwicklungsrichtplans für das Städtli in Arbeit, in welchem unter anderem Themen wie die aktuelle Erschliessungs- und Parkierungssituation, die Nutzungen, die Zugänglichkeit zum Aare-Ufer sowie die Gestaltung der öffentlichen Räume behandelt werden. Um attraktive Bedingungen für das Gewerbe zu gewährleisten, ist ein Mindestanteil an Parkfeldern zu sichern.

KGV Aarburg Seite 28 / 89

Bei Grossanlässen und schönen Sommertagen bietet das Fussballfeld Längacher und die Badi gemäss Aussagen der Bevölkerung zu wenig Parkfelder.

#### Entwicklungen / Trends

Mit der Verdichtung und der Zunahme des Verkehrs dürfte der Parkierungsdruck steigen.

Mit dem Instrument des behördenverbindlichen Entwicklungsrichtplans Städtli kann die strategische Stossrichtung für die Entwicklung an diesem neuralgischen Punkt erarbeitet werden. Je nach Lösungsansatz und Lage der Parkierungsanlagen kann das Erstellen eines Parkleitsystems notwendig werden, um unnötigen Suchverkehr zu vermeiden.

In der Gesamtrevision der Nutzungsplanung sollte in der BNO mit konkreten Bestimmungen sowie Gestaltungsplanpflicht und Zielvorgaben die Grundlage für eine aktive Parkraumpolitik geschaffen werden.

Aufgrund des historischen Ortsbildes und der anziehenden Kulisse mit der Festung besteht in Aarburg ein nicht zu vernachlässigendes Potential für Tourismus.

#### Konflikte / Herausforderungen / Chancen

Zur erfolgreichen Entwicklung des Städtlis ist ein politischer Konsens zu finden und die entsprechenden Planungen konsequent umzusetzen.

Eine Beschränkung der Anzahl zu erstellender Parkfelder stösst bei den Bauherren und Investoren häufig auf Widerstand, hilft aber, die Verkehrserzeugung von Nutzungen auf ein verträgliches Niveau zu reduzieren und damit einen Beitrag zu einer funktionsfähigen und nachhaltigen Mobilität zu leisten.

Bei grösseren öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen auf privatem Grund kann mit einer monetären Bewirtschaftung aktiv auf die Verkehrsmittelwahl Einfluss genommen werden.

Mit einem Tourismuskonzept, bzw. einer Evaluation von möglichen Parkierungsstandorten kann einem Tourismusansturm vorgebeugt werden. Es bestehen bereits erste Ideen für mögliche Abstellplätze.

#### 3.2.6 Unfälle

#### Ausgangslage

Es liegen Unfalldaten für den Zeitraum vom 01.01.2014 bis und mit 31.12.2018 vor. In den 5 Jahren ereigneten sich im Gemeindegebiet insgesamt 143 polizeilich registrierte Unfälle. Jährlich kommt es im Schnitt zu 29 Unfällen (1 Unfall alle 2 Wochen). In Anhang 8 sind die Unfälle aufgeteilt in Kantons- und Gemeindestrassen mit räumlichem Bezug auf je zwei Karten dargestellt.

Die Unfälle auf dem Kantonsstrassennetz häufen sich im Bereich der überlasteten Oltnerstrasse K103. Der häufigste Unfalltyp ist der Auffahrunfall. Die Unfälle häufen sich im Bereich von Knoten und Einmündungen.

KGV Aarburg Seite 29 / 89

Die Unfälle auf den Gemeindestrassen verteilen sich über das ganze Gemeindegebiet. Am meisten Unfälle ereigneten sich auf der Strasse durch das Städtli, was mit der im Vergleich zu den übrigen Strassen erhöhten Verkehrsbelastung zusammenhängt.

In nachfolgender Tabelle ist die Verteilung der Unfälle auf Kantons- und Gemeindestrassen ersichtlich.

	Unfälle		Verletz	Verletzte Personen			Kinderunfälle	
	Anzahl	Ø/Jahr	leicht	schwer	Tote	Total	Schulweg	
Kantonsstrassennetz	100	20	62	6	0	2	0	
davon Radverkehr	2 (2%)	0.4	2 (3%)	1 (2%)	-	0	0	
davon Fussverkehr	3 (3%)	0.6	2 (3%)	1 (2%)	-	2	0	
Gemeinde- und Privatstrassen	43	8	13	3	0	4	1	
			-	Ů	-			
davon Radverkehr	11 (26%)	2.2	7 (54%)	2 (67%)	-	2	0	
davon Fussverkehr	2 (5%)	0.4	2 (15%)	0 (0%)	-	1	1	

Tabelle 3: Polizeilich registriertes Unfallgeschehen Gemeinde Aarburg aufgeteilt in Kantonsstrassen und Gemeinde-/ Privatstrassen, Kinderunfälle: Nur Lenker oder Fussgänger berücksichtigt, Jahre 2014-2018

Es ist zu beachten, dass die Polizei nur verpflichtet ist, Unfälle mit Verletzten zu dokumentieren. In Kombination mit nichtgemeldeten Unfällen ist von einer zusätzlichen Dunkelziffer auszugehen.

Bei 18 Unfällen waren Fuss- und Radverkehr beteiligt, was einem Anteil von 13% aller Unfälle entspricht. Der Anteil an Schwerverletzten ist mit 44% (4 von 9) hoch. Zwei Drittel aller Schwerverletzten auf den Gemeindestrassen entstammen Unfällen mit Fahrradbeteiligung.

In den 5 Jahren hat sich lediglich ein Unfall auf dem Schulweg ereignet. Dies dürfte mit den niveaufreien Querungsbauwerken und den verkehrsberuhigten Quartieren zusammenhängen.

## Entwicklungen / Trends

Eine Tendenz zu mehr oder weniger Unfällen lässt sich auf Basis der vorhandenen Daten nicht ableiten.

Die Sicherheit der Einmündungen auf der K103 dürfte durch die Umgestaltung der Strasse gemäss dem BGK erhöht und damit einhergehend die Anzahl Unfälle reduziert werden.

Durch die bauliche Verdichtung von Quartieren wird der Verkehr auf den Gemeindestrassen und damit das Unfallpotential zunehmen (alle Verkehrsträger).

#### Konflikte / Herausforderungen / Chancen

Die Zunahme der Verkehrsbelastung führt zu einer Zunahme von Begegnungsfällen und damit erhöht sich das Potential von kritischen Situationen.

Auf Gemeindestrassen sind verhältnismässig viele Verkehrsteilnehmer mit erhöhter Verletzlichkeit (Fuss- und Radverkehr) unterwegs.

Mit der Förderung von Fuss- und Radverkehr steigen die Anforderungen an die Sicherheit, weil diese Verkehrsteilnehmer eine höhere Verletzlichkeit aufweisen.

KGV Aarburg Seite 30 / 89

# 3.2.7 Öffentlicher Verkehr

## Ausgangslage

Auf dem Gemeindegebiet von Aarburg befindet sich der Bahnhof Aarburg-Oftringen. An dem genannten Bahnhof bestehen folgende Verbindungen:

Bahnhof/	Bez. Linie	Linie	Frequenz (Kurse/h)			
Bahnhaltestelle			HVZ	NVZ	Abend	
Aarburg - Oftringen RE Sursee – Olten		Sursee – Olten	-	-	1	
	S23 Langenthal – Baden		2	2	1	
	S29 Zofingen – Turgi		2	2	1	

Tabelle 4: Bahnverbindungen - Bahnhaltestellen in Aarburg, HVZ=Hauptverkehrszeit, NVZ=Nebenverkehrszeit Die S-Bahnlinien S29 und S23 verfügen heute über einen 30-Minuten-Takt mit einer Nachfrage von über 2'000 Fahrgästen pro Tag.

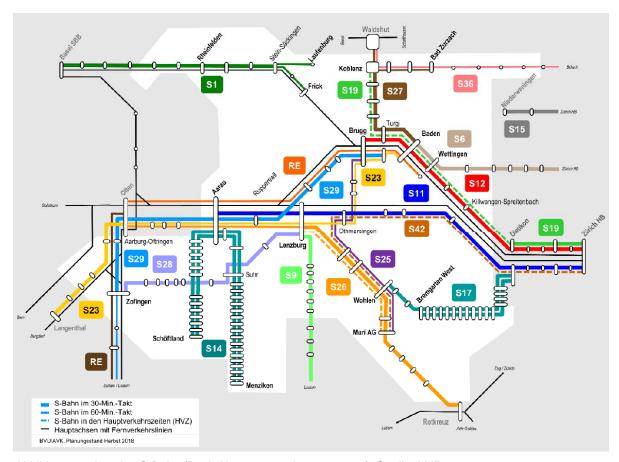


Abbildung 13: Angebot S-Bahn (Basis Netznutzungskonzept 2025), Quelle: MJP öv 2020

Die Feinerschliessung mit Öffentlichem Verkehr erfolgt in Aarburg über vier Buslinien. Die Linienverläufe sind in Abbildung 14 ersichtlich.

KGV Aarburg Seite 31 / 89

Die BOGG-Linie 508 (blau) stellt die Verbindung zum Bahnhof Olten her und wird dabei durch die hohe Verkehrsbelastung auf der Oltnerstrasse negativ beeinflusst. Die Postautolinie 127 (violett) fährt seit dem Fahrplanwechsel 2022 nicht mehr über den Bahnhof Olten, sondern über den Bahnhof Aarburg-Oftringen. Die ÖV Erschliessungsgüte entlang der Oltnerstrasse hat aber nur bedingt abgenommen, weil die Busse zeitlich kaum versetzt fuhren und die Anschlüsse an den Bahnhöfen somit weiterhin gewährleistet sind. Die Linie 127 verkehrt neu von Oensingen via Wolfwil–Boningen nach Aarburg-Oftringen Bahnhof, wo sie gute Anschlüsse an die S23 Richtung Olten herstellt.

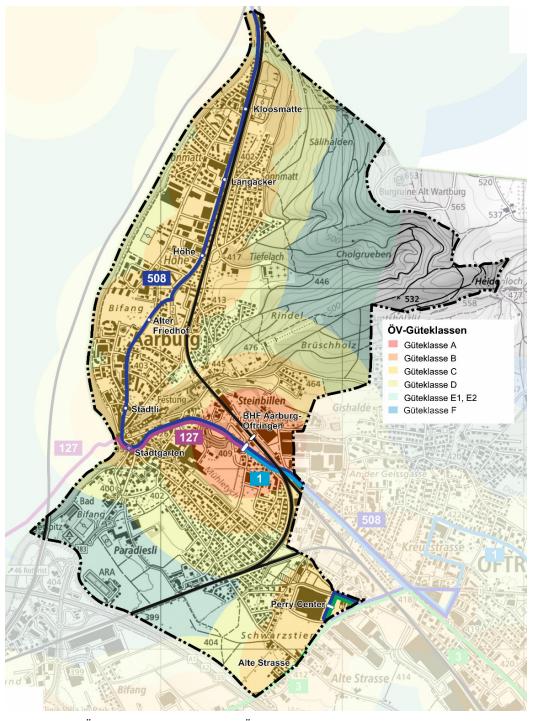


Abbildung 14: Öffentlicher Verkehr Aarburg, ÖV-Güteklassen überlagert mit Buslinien und Haltestellen, Stand 2021, Quelle: AGIS, bearbeitet

KGV Aarburg Seite 32 / 89

Zwei weitere Buslinien verkehren im östlichen Teil von Aarburg. Die Linie 1 (Zofingen – Aarburg-Oftringen) ist auf die Anschlüsse am Bahnhof Aarburg-Oftringen ausgerichtet. Die Linie 3 (Zofingen – Murgenthal) wird von Pendlern in Richtung Zofingen, aber auch vom Freizeitverkehr (Perry, Fachmärkte Autobahn) benutzt.

Die Bushaltestellen sind im Hinblick auf die Ausrüstung (insb. Wartehaus) in die Jahre gekommen und entsprechen nicht den gesetzlichen Vorgaben zum Behindertengleichstellungsgesetz.

Die wichtigsten Kennzahlen zu den Buslinien sind in Tabelle 5 dargestellt.

Linie		quenz (	Kurse/h)	Anzahl Bediente Haltestellen in Aarburg
	HVZ	NVZ	Abend	
127 Aarburg-Oftringen - Oensingen	2	1	1	3
508 Olten - Oftringen	4	4	2	7
3 Zofingen - Murgenthal	4	4	1	1
1 Zofingen - Oftringen	2	2	1	1

Tabelle 5: Busverbindungen in Aarburg

Bei längeren Staus auf der Oltnerstrasse kann es zu Behinderungen der Busse führen. Dies hat Auswirkungen bis ins Stadtgebiet von Olten.

Da die Buslinien entlang der Kantonsstrassen verlaufen, welche Aarburg in etwa mittig durchqueren, liegt die Mehrheit der Gemeinde Aarburg in der ÖV-Güteklasse C und ist somit als genügend erschlossen zu betrachten. Der Bereich um den Bahnhof ist mit der Güteklasse B gut erschlossen. Dahingegen ist das Quartier Aarburg Süd nur sehr schlecht mit dem ÖV erschlossen und weist die Güteklasse D und teilweise gar die Güteklasse E2 auf. In diesem Bereich liegen teilweise Nutzungen mit einem hohen Anteil an der Mobilität eingeschränkten Personen (z.B. Altersheim mit Alterswohnungen), deren Zugang zum öffentlichen Verkehrsnetz eingeschränkt ist.

#### Entwicklungen / Trends

In den Planungen von Bund und Kanton wird auf die Weiterverfolgung der Haltestelle Aarburg Nord verzichtet. Die Gemeinde Aarburg möchte jedoch weiter daran festhalten.

Die Gemeinde Rothrist wünscht seit längerem eine Buslinie an den Bahnhof Aarburg-Oftringen, möchte aber die Kosten für den Testbetrieb nicht vollständig selbst tragen. Die Machbarkeit auf der vorgesehene Linienführung Bhf Rothrist – Möbel Hubacher – Paradieslitunnel – Bhf Aarburg-Oftringen ist bisher noch nicht nachgewiesen. Aus Aarburger Sicht würde allenfalls Interesse bestehen, falls die Erschliessung des Südquartiers verbessert werden könnte. Allerdings ist in diesem Quartier eine Verbesserung des Zugangs zum Bahnhof zu Fuss und mit dem Velo als prioritär anzusehen. Eine Buslinie würde vordergründig dazu dienen, den in der Mobilität eingeschränkten Personen den Zugang zum ÖV zu erleichtern.

Die Buslinie 508 bleibt vorerst bestehen. Allenfalls wäre mittelfristig eine Verlängerung über die Wiggertalstrasse z.B. bis zur Kantonsschule in Zofingen denkbar. Zurzeit fehlen auf diesem Streckenabschnitt noch Haltestellen und eine genügende Nachfrage. Aufgrund der knappen Umlaufzeit der Buslinie 508 - die Busse von Olten erleiden bereits heute grosse Verspätungen – wird zurzeit die Verlängerung nicht weiterverfolgt.

KGV Aarburg Seite 33 / 89

Gemäss Art. 22 des Bundesgesetzes über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (BehiG) müssen bestehende Bauten und Anlagen des Öffentlichen Verkehrs spätestens 20 Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes (01.01.2004) behindertengerecht sein. Es ist allerdings absehbar, dass innerhalb der Frist bis 2024 nicht alle Bushaltestellen saniert werden können.

Die S-Bahnlinie 3 aus Basel wendet mit dem STEP 2035 in Zofingen anstatt Olten. Sie bildet, in Kombination mit der weiterhin halbstündlich verkehrenden S29 Zofingen— Olten— Aarau—Turgi, einen ungefähren 15-Min.-Takt zwischen Zofingen und Olten.

Der Raum Langenthal-Murgenthal-Rothrist wird mit dem STEP 2035 nicht mehr von der S23 bedient. Neu wird er vom RE aus Wettingen-Baden-Brugg bedient. Die Züge fahren nicht via Aarburg-Oftringen, sondern direkt via "Born-Linie" nach Rothrist.

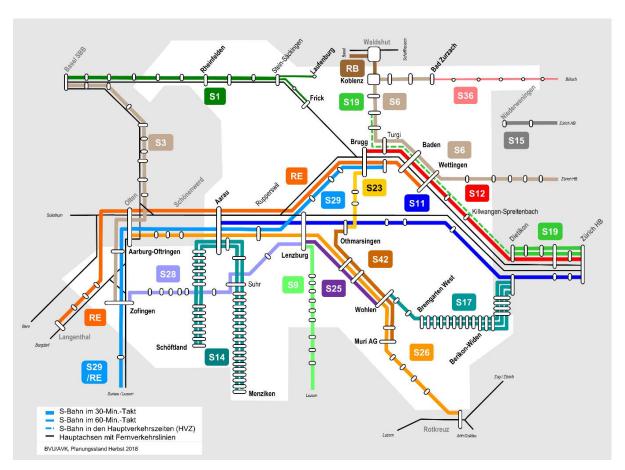


Abbildung 15: STEP 2035, Angebot S-Bahnen im Aargau, Quelle: MJP öv 2020

Das VM und das BGK auf der K103 sehen verschiedene Massnahmen zur Priorisierung des ÖV vor, um Verlustzeiten zu vermeiden und so die Fahrplanstabilität und die Anschlusssicherheit zu garantieren. In Fahrtrichtung Olten ist für den MIV keine Kapazitätssteigerung möglich. Dieser Streckenbereich dient deshalb als Pufferraum für den MIV. In diesem Bereich ist eine durchgehende Busspur vorgesehen. Vor dem Knoten Höhe ist ebenfalls eine Busspur geplant. Bei der Bushaltestelle Kloosmatte ist zusätzlich eine Busschleuse vorgesehen.

KGV Aarburg Seite 34 / 89

Der demographische Wandel in der Bevölkerung führt künftig zu einem erhöhten Bedürfnis nach hindernisfreien Einstiegskanten. Zudem führt die innere Verdichtung führt zu zunehmenden Einwohner- und Beschäftigtenzahlen pro Fläche. Dadurch erhöht sich das Fahrgastpotential.

#### Konflikte / Herausforderungen / Chancen

Zur Verbesserung der ÖV-Güteklasse im Quartier Süd müsste eine mögliche Linienführung durch das Wohnquartier geprüft werden. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Strassenbreiten und Radien im Wohnquartier zu legen, da das Befahren mit Gelenkbussen möglich sein muss. Welche Linie umgelegt oder verlängert werden kann / soll ist auf die weitere Entwicklung der ÖV Angebotsplanung abzustimmen.

Die Fahrplanstabilität der Buslinien ist zu gewährleisten. Durch die Busbevorzugung im Rahmen des VM Wiggertal kann der Bus zum verlässlicheren Reisemittel als der MIV werden.

Die Platzverhältnisse im Bereich von Bushaltestellen zur Erstellung der Behindertengerechtigkeit sind meist beschränkt.

Siedlungsverdichtung an Orten, die nicht zweckmässig mit dem ÖV erschlossen werden können, ist zu vermeiden.

#### 3.2.8 Fussverkehr

In der Gemeinde Aarburg besteht keine kommunale Netzplanung für den Fussverkehr.

Aufgrund der unterschiedlichen Nutzungsansprüche wird zwischen Alltags- und Freizeitverkehr unterschieden.

#### Alltagsverkehr (Kommunales Fusswegnetz)

#### Ausgangslage

Das kommunale Fusswegnetz dient der Grob- und Feinerschliessung der Gemeinde. Es definiert diejenigen Routen, welche von Bewohnern und Besuchern im Alltag benutzt werden um schnell und effizient zum Ziel zu gelangen. Sie sollen daher attraktiv, sicher, zusammenhängend und dicht sowie möglichst hindernisfrei sein.

Das Fusswegnetz ist bis auf wenige Ausnahmen flächendeckend und bietet hohes Potential für zusammenhängende, kurze Wege. Die vielen verkehrsberuhigten Wohnquartiere bieten gute Voraussetzungen für den Fussverkehr.

Viele Nutzungen im öffentlichen Raum und Zielorte sind gut zu Fuss erreichbar. Das Siedlungsgebiet wird allerdings von mehreren Objekten mit Trennwirkung durchschnitten (Autobahn, Bahnlinien, stark befahrene Kantonsstrassen). Grösstenteils sind Querungsbauwerke (Unterführungen) vorhanden, welche teilweise älter und dadurch nicht sehr attraktiv sind, wie z.B die Bahnunterführung am Tych. Ein grosses Aufwertungspotential für den Fussverkehr wird im Bereich Städtli ausgemacht.

KGV Aarburg Seite 35 / 89

Die Erreichbarkeit der Schulhäuser ist im ganzen Gemeindegebiet grundsätzlich gut. Als Defizit ist anzumerken, dass relevante Fussverbindungen teilweise privat und rechtlich noch nicht gesichert sind.

Die Bushaltestellen sind grösstenteils gut zu Fuss erreichbar. Beim Bahnübergang Zofingerstrasse kann es aufgrund der Schliesszeiten zu längeren Wartezeiten kommen.

Fehlende oder sehr indirekte Wegverbindungen (Netzlücken) können folgendermassen zusammengefasst werden.

#### Teil Nord:

Das Quartier Aarburg Nord wird durch die Kantonsstrasse und Bahnlinie von den östlich gelegenen Quartieren Längacher und Rindel getrennt und durch insgesamt zwei Querungsbauwerke verbunden. Von der Feldstrasse gelangt man heute nur über Umwege in Richtung Städtli. Entsprechend ist im Masterplan Aarburg Nord eine Verbindung zwischen der Feldund der Bifangstrasse vorgesehen.

#### **Teil Mitte:**

Vom Schulhaus Paradiesli führt eine Verbindung über die Bornstrasse in Richtung Nordwesten zum Myhletch. Eine Verbindung über den Tych, vorbei am Webiareal zum Bahnhofsareal fehlt. Auch südlich des Bahnhofareals besteht zwischen der Zimmerlistrasse und der parallel dazu laufenden Lindengutstrasse keine Fussverbindung.

#### Teil Süd:

Das Einkaufszentrum Perry Center ist zu Fuss nur mit grossen Umwegen erreichbar. Es fehlt ein Zugang von der Quartierseite her. Vom Südquartier her ist teilweise auch der Zugang zum Naherholungsweg entlang der Wigger nur sehr indirekt vorhanden.

Eine Verbindung vom Wiggerweg zum Camping Wiggerspitz und weiter in Richtung Aare zum Naherholungsgebiet ist nicht vorhanden, bzw. heute gefährlich (mehrmaliges Queren mehrerer Spuren).

Der Fussgängerstreifen, der als Verbindung Schulhaus Paradiesli-Badi dient, weist Sicherheitsdefizite (fehlende bauliche Mittelinsel) auf.

#### Entwicklungen / Trends

Im BGK der Oltnerstrasse wird der Strassenraum für den Fussverkehr stark aufgewertet.

Mit der Entwicklung des Gebiets rund um den Bahnhof Aarburg-Oftringen nimmt das Querungsbedürfnis über die K104 im Bahnhofsbereich zu. Probleme könnten sich diesbezüglich insbesondere für die Kindergarten- und Schulkinder aus dem Teilgebiet nördlich der Geleise stellen.

Mit der Bevölkerungszunahme steigt auch das Bedürfnis von direkten Verbindungen zu Naherholungsgebieten.

Die hohen Wartezeiten am Bahnübergang Alte Zofingerstrasse werden mit dem Ausbau des Bahnangebotes tendenziell zunehmen. Es bestehen jedoch Bestrebungen für eine niveaufreie Lösung, die im Zusammenhang mit der Umsetzung der Velovorzugsroute angegangen wird.

KGV Aarburg Seite 36 / 89

Für die Verbindung Südquartier - Webiareal wurden bereits erste Studien durchgeführt.

Die Gemeinde Aarburg und insbesondere das Quartier Aarburg Nord würde mit einer zusätzlichen Aarequerung (z.B. als Verbindung zwischen Wartburgstrasse und Ruttigerweg) deutlich enger mit Olten zusammenrücken. Dies hätte für mehrere Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs Vorteile und würde die topographische Engstelle auf der Oltnerstrasse entlasten. Die Realisierung einer solchen Verbindung ist allerdings eher langfristig und bedingt umfassende Planungsarbeiten.

#### Konflikte / Herausforderungen / Chancen

Das kommunale Fusswegnetz ist sachgerecht in zukünftige Planungen und die Beurteilung von Bauvorhaben einzubeziehen.

Zur dauerhaften Sicherung eines durchgehenden Fusswegnetzes soll die öffentliche Benutzung von privaten Fusswegen und Durchgangsmöglichkeiten rechtlich gesichert werden.

Das Schliessen von bestehenden Netzlücken kann zu einer Umverteilung des Modalsplits zugunsten des Fussverkehrs sowie des öffentlichen Verkehrs führen. Eine bessere Erreichbarkeit von Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs, sowie des Bahnhofs steigern zudem dessen Attraktivität.

#### Freizeitverkehr (Wanderrouten)

#### Ausgangslage

Durch Aarburg führen folgende Wanderrouten:

- Nationale Routen: 7 ViaGottardo, Etappe 4 Olten Zofingen
- Kantonale/ Regionale Routen: Gishalde Schwarzhaar Lauterbach, Küngoldingen
   Safenwil/ Kölliken

Die Wanderrouten dienen dem Freizeitverkehr und sind immer signalisiert. Der Fokus liegt auf der Interaktion mit einer abwechslungsreichen und spannenden Umgebung.

Aarburg verfügt über ein qualitativ schönes Naherholungsgebiet. Teilweise sind die Zugänge jedoch indirekt.

Die Zugänge im Säli Wald sind zum Teil nicht klar ersichtlich oder könnten besser beschildert werden. Ein kommunales Betriebskonzept für die Naherholung, welches z.B. die Anzahl Mülleimer, Reinigungen sowie Regeln und Kontrollen definiert, ist nicht vorhanden.

Die Fussverkehrsverbindung vom alten Kraftwerk Ruppoldingen bis zur Brücke in Aarburg ist eher unattraktiv entlang der Hauptstrasse Aarburg-Boningen geführt.

Der Zugang zum Naherholungsgebiet Aare-Säli-Born mit dem Alters- und Pflegezentrum Ruttigen ist nur über die Aarebrücke südlich des Städtli gegeben. Dies führt zu indirekten Zugängen mit grossen Umwegen, insbesondere für das Quartier Aarburg Nord.

KGV Aarburg Seite 37 / 89

#### Entwicklungen / Trends

Der Naherholung und Freizeitgestaltung werden durch die Tendenz zur Verdichtung künftig eine steigende Bedeutung zukommen.

Die Naherholungsgebiete in Aarburg sind bereits gut mit den Wanderrouten vernetzt. Eine regionale Wanderroute entlang der Wigger, welche die Altstädte von Aarburg und Zofingen verknüpft, könnte dereinst das Netz ergänzen.

#### Konflikte / Herausforderungen / Chancen

Siedlungs- und Naherholungsgebiete sollen mit möglichst kurzen Wegen verbunden werden.

#### 3.2.9 Radverkehr

#### Ausgangslage

In der Gemeinde Aarburg ist keine kommunale Netzplanung für den Radverkehr vorhanden.

Die Route zum Bahnhof Olten (ÖV-Drehscheibe mit Verbindungen in die ganze Schweiz) ist eine wichtige Verbindung für Aarburg. Die Distanz vom Aarburger Städtli bis zum Bahnhof Olten ist mit ca. 4 km eine durchaus machbare Velodistanz.

Entlang der Oltnerstrasse erfolgte im Bereich der Coop Tankstelle (Oltnerstr. 127) im Juni 2020 eine Erhebung des Radverkehrs. Werktags wurden durchschnittlich 405 Velofahrende am Tag gezählt. Rund 1/3 davon benützte das Trottoir. Die höchstbelastete Stunde ist abends 17-18 Uhr mit 45 Fahrten/h. Bei einer früheren Erhebung im Jahr 2016 wurden im Zeitraum von 6 Uhr bis 20 Uhr (14h) ca. 150 Velofahrende gezählt. Es ist also eine Zunahme zu beobachten.

Nebst dem Bahnhof ist auch der Altstadtbereich von Olten sowie das Entwicklungsgebiet Olten West ein wichtiges Ziel aus Sicht von Aarburg. Hier fehlt es noch an einer attraktiven Verbindung.

Am Knoten Oltnerstrasse / Festungstunnel wird der Veloverkehr, der von Olten nach Aarburg fährt, unnötig an der LSA angehalten.

Bei den Bushaltestellen sind wenig bis keine Veloabstellplätze vorhanden. Mit der Realisierung der Ankunftshalle Nord beim Bahnhof-Aarburg verbessert sich die Situation auf der nördlichen Bahnhofsseite auch im Hinblick auf die Veloabstellanlagen. Die Veloverbindung zum Bahnhof Aarburg-Oftringen wurde in der Vergangenheit vernachlässigt, wird nun aber durch Projekte von Oftringen und Aarburg verbessert.

Der Wiggerweg entlang der Wigger ist teilweise nur über Umwege erreichbar.

**SchweizMobil** ist das Netzwerk für den Fuss- und Radverkehr in der Schweiz. Der Fokus bei diesen überregionalen Routen liegt auf dem Freizeitcharakter. Eine signalisierte Route führt durch Aarburg: 73 (Wiggertal – Glaubenberg).

Auf der anderen Aareseite (Gemeindegebiet Olten) wird diese durch zwei signalisierte Routen weitergeführt: 5 (Mittelland-Route) und 8 (Aare-Route).

KGV Aarburg Seite 38 / 89

Kantonale Radrouten sind signalisierte übergeordnete Verbindungen zwischen Gemeinden und dienen in erster Linie dem Alltags-, Pendler- und Schulverkehr. Die kantonalen Radrouten bilden die Grundstruktur für das Radverkehrsnetz der Gemeinde Aarburg. Die Kantonsstrassen auf dem Gemeindegebiet Aarburg sind mit Ausnahme des Paradieslitunnels Teil des kantonalen Radroutennetzes. Zusätzlich ist auch die alte Zofingerstrasse eine kantonale Radroute.

Beim Ortseingang Süd (Portalbereich Paradieslitunnel) muss der Veloverkehr in Fahrtrichtung Olten den Knoten Hofmattstrasse ohne Schutzinsel queren (Wird auch im Velokonzept Region Zofingen kritisiert).

Die kantonale Radroute R510 (K103) ist im Bereich Höhe bis Olten aufgrund der hohen Verkehrsmengen mit ebenfalls hohem Schwerverkehrsanteil sehr unattraktiv. Die Radstreifenmarkierung ist zudem nicht durchgehend vorhanden.

Im Bereich Bahnunterführung K104/Bahnhofsareal ist die kantonale Radroute R580 aufgrund der Steigung und der Führung im Mischverkehr unattraktiv.

Aus der Altstadt Richtung Süd muss der Veloverkehr eine vortrittsberechtigte Strasse mit erheblicher Verkehrsbelastung und hohem Schwerverkehrsanteil ohne Querung- oder Abbigehilfe gueren.

**Kommunale Radrouten** dienen vorwiegend der Feinerschliessung innerhalb der Gemeinde. Die Radverbindungen werden vernetzt, so dass sowohl der Übergang auf übergeordnete Routen (z.B. kantonales Radroutennetz), als auch das Wahrnehmen von bedeutenden gemeindeinternen Verbindungen sichergestellt wird.

Das **Velokonzept Region Zofingen** wurde 2012 vom Planungsverband zofingenregio entwickelt [12]. Es beinhaltet ein Veloroutennetz mit Alltagsrouten, unterteilt in Haupt- und Ergänzungsrouten (Abbildung 16). Die Umsetzung des Netzes ist mittels punktueller Massnahmen zur Erhöhung der Sicherheit vorgesehen.

Parallel zur Oltnerstrasse besteht eine Netzlücke, bzw. eine fehlende direkte Ergänzungsroute.

KGV Aarburg Seite 39 / 89

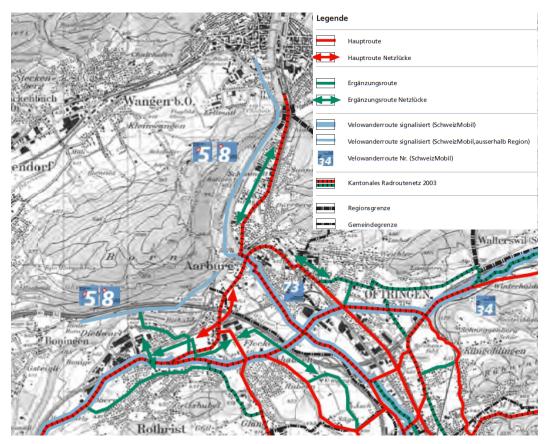


Abbildung 16: Veloroutennetz Region Zofingen [12]

Der Kanton Aargau hat das Potential für **Velovorzugsrouten** im Kanton abklären lassen [10]. Die Region Wiggertal zeigt ein grosses Potential und hat bei der Planung von Velovorzugsrouten (Zofingen-Olten) eine hohe Priorität. Der Kanton hat deshalb eine Vorstudie für eine Velovorzugsroute in Auftrag gegeben. Die Vorstudie dient als Grundlage für die nachfolgenden Vor- und Bauprojekte und für die Eingabe ins Agglomerationsprogramm 4. Generation und die Aufnahme in den Richtplan. Die Erarbeitung erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden Zofingen, Oftringen und Aarburg sowie mit dem Kanton Solothurn. Der Korridor A der Velovorzugsroute, welcher von Oftringen zum Bahnhof Aarburg-Oftringen und weiter Richtung Städtli führt, wird vom Kanton prioritär behandelt. Es wird eine Inbetriebnahme auf 2029 angestrebt. Der Korridor B über die Wiggertalstrasse bzw. die Alte Zofingerstrasse soll erst in zweiter Priorität realisiert werden. Noch offen ist die Linienführung im Abschnitt C vom Städtli Richtung Olten.

#### Entwicklungen / Trends

Das Radwegnetz soll im Rahmen des KGV weiterentwickelt und auf die übergeordneten Netze abgestimmt werden.

Mit dem vermehrten Aufkommen von E-Bikes ändern sich die Ansprüche an die Infrastruktur (Fahrwege, Abstell- und Lademöglichkeiten).

Mit der Erstellung von attraktiven Veloabstellplätzen bei Bushaltestellen kann der Veloverkehr sowie der öffentliche Verkehr gefördert werden.

KGV Aarburg Seite 40 / 89

Durch die Umsetzung des BGK Oltnerstrasse werden die Bedingungen für den Veloverkehr verbessert. Der Veloverkehr wird auf heute kritischen Teilabschnitten der Oltnerstrasse künftig auf einem überbreiten, baulich abgetrennten Trottoir (Velo gestattet) geführt. Dies führt auch beim Knoten Oltnerstrasse / Festungstunnel zu einer Verbesserung, da der Radverbindung nicht durch die LSA beeinflusst wird.

Die Erstellung der geplanten Velovorzugsrouten wertet das regionale Velonetz wesentlich auf.

#### Konflikte / Herausforderungen / Chancen

Das Radverkehrsnetz ist in zukünftigen Planungen und der Beurteilung von Bauvorhaben sachgerecht einzubeziehen indem bei Sanierungen und Umbauten deren Bedürfnisse berücksichtigt werden.

Da viele Ziele innerhalb der flachen Topographie liegen und Aarburg eine grosse Bevölkerungsdichte aufweist, sind die guten Grundvoraussetzungen für eine erfolgreiche Förderung des Radverkehrs gegeben.

Die regionale Koordination ist sicherzustellen.

Mit einem Veloverleihsystem kann sich der Anteil der Radfahrer erhöhen. Aarburg soll daher eine Beteiligung an einem regionalen System prüfen.

Attraktive Velovorzugsrouten können zu einer Umlagerung vom MIV auf den Radverkehr führen.

#### 3.2.10 Verkehrsmittelwahl, kombinierte Mobilität

#### Ausgangslage

#### Mobilitätsmanagement

In den aktuellen Bestimmungen der BNO sind keine Verpflichtungen zum Mobilitätsmanagement enthalten. Vereinzelt kommen Mobilitätskonzepte bei der Realisierung von Bauvorhaben und im Rahmen von Gestaltungsplanungen zum Einsatz.

#### Carsharing/ Mobility

In Aarburg befindet sich ein Mobility Standort beim Bahnhof Aarburg-Oftringen (1 Fahrzeug). Ein weiterer Mobility Standort befindet sich ebenfalls in Bahnhofsnähe bei der Steinbillenstrasse (1 Fahrzeug).

Der direkte Zugang zu Mobility Fahrzeugen in der unmittelbaren Umgebung ist in Aarburg nur für einen Teil der Bevölkerung vorhanden. Der restliche Teil der Bevölkerung muss via ÖV oder mit dem Velo zum Mobility-Standort reisen.

#### Park+Ride (P+R)

Am Bahnhof Aarburg-Oftringen gibt es die Möglichkeit, Fahrzeuge für Park+Ride abzustellen (kostenpflichtig).

KGV Aarburg Seite 41 / 89

#### Bike+Ride (B+R)

Am Bahnhof Aarburg-Oftringen sind Abstellplätze für Fahrräder vorhanden. Mit dem Ausbau des Bahnhofs Aarburg-Oftringen 2019 wurde ein verbessertes Bike+Ride Angebot geschaffen.

Die Bushaltestellen in Aarburg verfügen über keine Abstellplätze für Fahrräder. Die Kombination der Verkehrsträger Bus und Velo ist daher nicht attraktiv.

#### Kiss+Ride (K+R)

Am Bahnhof Aarburg-Oftringen gibt es Kurzzeitparkplätze.

#### Entwicklungen / Trends

Verkehrsmittel werden zunehmend kombiniert um ans Ziel zu gelangen (erhöhte Flexibilität der Verkehrsteilnehmer).

Es besteht die Tendenz bei grösseren Verkehrserzeugern, insbesondere im Bereich verkehrlich sensibler Gebiete wie Aarburg, mittels Mobilitätsmanagement die Verkehrsmittelwahl aktiv zu beeinflussen.

Autoarme oder autoreduzierte Nutzungsformen werden zunehmend vermehrt auch von Investoren ins Auge gefasst.

#### Konflikte / Herausforderungen / Chancen

Die Platzverhältnisse bei den Bushaltestellen sind meist sehr beschränkt.

Potential und Benützung von Anlagen des kombinierten Verkehrs sind laufend zu prüfen.

Kombinierte Mobilität kann bei schlechter ÖV-Erschliessung eine Chance darstellen, die gesamthaft mit dem MIV zurückgelegten Strecken zu reduzieren.

#### 3.2.11 Lärm

#### Ausgangslage

Die Lärmschutzverordnung LSV verpflichtet die Strasseneigentümer, sämtliche lärmbelasteten Strassenabschnitte zu sanieren. Die Frist für Subventionsbeiträge wurde bereits mehrmals verlängert und läuft derzeit bis zum 31. Dezember 2022.

#### Kantonsstrassen

Der Kanton hat ein Lärmsanierungsprojekt für die stark belasteten Kantonsstrassen K103, K104 und K310 sowie die alte K103 (Durchfahrt Städtchen, Gemeindestrasse) ausgearbeitet.

In den nächsten 20 Jahren werden alle älteren Beläge durch lärmarme Beläge ersetzt. Weiter legt das Lärmsanierungsprojekt die Liegenschaften und Parzellen mit Erleichterungen und die Ersatzmassnahmen (Schallschutzfenster) an den Gebäuden fest. Lärmschutzwände sind in Aarburg keine vorgesehen.

KGV Aarburg Seite 42 / 89

#### Gemeindestrassen

Das Städtli wurde bezüglich Strassenlärmbelastung im Zusammenhang mit der Ortskernumfahrung untersucht. Weitere Untersuchungen auf Gemeindestrassen wurden bisher nicht unternommen. Aufgrund der Sanierungspflicht drängen sich Abklärungen entlang der Gemeindestrassen auf. Potenziell kritisch sind die Strassen mit DTV>1'500 gemäss Kapitel 3.2.2.

#### Entwicklungen / Trends

Mittels Verkehrsmanagement wird darauf abgezielt, die Verkehrsbelastung in Aarburg in den Spitzenstunden zu drosseln. Die Verkehrsverflüssigung wirkt sich positiv auf die Lärmentwicklung aus.

#### Konflikte / Herausforderungen / Chancen

Die Verträglichkeit von baulichen Lärmschutzmassnahmen mit dem Siedlungscharakter ist sicherzustellen.

KGV Aarburg Seite 43 / 89

#### 3.3 Zusammenfassung Analyse

In der Zusammenfassung werden die wichtigsten Erkenntnisse der Analyse noch einmal aufgeführt. Aufbauend auf der Zusammenfassung werden im darauffolgenden Schritt die Ziele formuliert.

Allgemein kann aus der Analyse festgehalten werden, dass die Verkehrssituation auf dem übergeordneten Netz angespannt ist und in diesem Umfeld weiteres Bevölkerungswachstum stattfinden soll. Um die zusätzlich anfallende Mobilität effizient abwickeln zu können wird es notwendig sein, Fuss-, Velo-, öffentlicher und kombinierten Verkehr - gemäss der kantonalen Mobilitätsstrategie - verstärkt und zielgerichtet zu fördern.

#### 3.3.1 Siedlung

#### Struktur

• Teilung Siedlung (Topographie, Kantonsstrassen und Bahn)

#### Bevölkerung

- Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum erhöht Nachfrage nach Mobilität
- Demographischer Wandel ist zu erwarten: Zunahme des Anteils Personen über 65 Jahren
- Einzugsgebiet der in Aarburg beschäftigten Personen mit starkem regionalem Bezug
- Zunehmender Motorisierungsgrad
- Schlüsselgebiete bieten das grösste Entwicklungspotential und befinden sich grösstenteils an gut erschlossenen Lagen wie Aarburg Nord sowie den Gebieten Ober-, Unterstadt um den Bahnhof
- In den Handlungsgebieten beträgt die Bevölkerungszunahme rund 260 Personen

#### 3.3.2 Verkehr

#### Motorisierter Individualverkehr

- Strassenklassen der Gemeindestrassen sind gemäss Verkehrsrichtplan nicht mehr aktuell
- Privatstrassen mit öffentlichem Interesse vorhanden
- Letziweg mit geometrischem Defizit beim Anschluss an die Olternstrasse
- Hohe Verkehrsbelastungen Kantonsstrassennetz (Oltnerstrasse), Überlastungen in Spitzenzeiten
- BGK auf der Oltnerstrasse K103 zur Optimierung der Verkehrsverhältnisse
- Gemeindestrassen mit Verkehrsbelastung DTV > 1500, Tendenz zur Zunahme mit Verdichtung
- Verkehrsbelastung Oltnerstrasse im Städtli konstant
- Druck auf den Anschlussknoten Höhe durch Entwicklung von Aarburg Nord zunehmend
- Kapazitätsprobleme an den Kreiseln am Autobahnzubringer Rothrist
- Absicht neue Aarebrücke beim Autobahnzubringer Rothrist
- Zunahme der Verkehrsbelastung auf Gemeindestrassen aufgrund Verdichtung zu erwarten
- Fehlende Redundanz in der Erschliessung des Quartiers Rindel

KGV Aarburg Seite 44 / 89

 Hohe Wartezeiten am Bahnübergang Alte Zofingerstrasse, Tendenz zur Zunahme mit Ausbau Bahnangebot

- Kapazitätsprobleme am Knoten Hofmatt- / Bahnhofstrasse zu Spitzenzeiten
- Schleichverkehr Alte Zofingerstrasse
- Hohe LW Frequenzen über die Aarebrücke beim Damm
- Noch nicht alle Nebenstrassen sind verkehrsberuhigt

#### Ruhender Verkehr

- Parkierungsreglement bietet rechtliche Grundlage für Anordnung von zeitlicher und monetärer Bewirtschaftung
- Ersatzabgaben für nicht erstellte Parkfelder sind reglementarisch festgesetzt
- Parkierung im Städtli ist ein ungelöstes Politikum
- Parkierung dominiert in Teilen des Städtlis, an der Landhausstrasse und entlang der Aare und mindert die Attraktivität dieser Orte
- Parkierungsdruck in Wohngebieten mit älteren Liegenschaften
- Bei Grossanlässen und an schönen Sommertagen bieten das Fussballfeld Längacker und die Badi zu wenig Parkfelder
- Anzahl Parkfelder werden über die VSS Norm 40 281 (§43 Bauverordnung) definiert, keine Vorgaben für Reduktion in gut erschlossenen Gebieten für Wohnen
- Kein Konzept für Parkierungsstandorte für Tourismus
- Potential auf Einflussnahme auf Verkehrsmittelwahl durch Anordnung einer monetären Bewirtschaftung bei grösseren öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen.

#### Unfälle

- Unfälle vermehrt auf überlasteter Kantonsstrasse K103 (Oltnerstrasse)
- Im Durchschnitt 29 Unfälle pro Jahr, bzw. 1 Unfall alle 2 Wochen
- Keine Stellen mit Unfallhäufung auf Gemeindestrassen
- Schwerverletzte auf Gemeindestrassen mehrheitlich bei Unfällen mit Velobeteiligung
- In 5 Jahren ein Unfall auf dem Schulweg

#### Öffentlicher Verkehr

- Buslinien 126 und 508 durch hohe Verkehrsbelastungen auf der Oltnerstrasse negativ beeinflusst
- Richtplaneintrag Bahnhof Aarburg Nord, jedoch nicht im Mehrjahresprogramm ÖV enthalten
- Haltestelle Stadtgarten nur in einer Richtung durch Buslinie 508
- Quartier Süd schlecht mit ÖV erschlossen
- Bushaltestellen nicht behindertengerecht ausgebaut
- Viele Bushaltestellen ohne Veloabstellplätze

KGV Aarburg Seite 45 / 89

#### Fussverkehr

- Keine kommunale Netzplanung vorhanden
- Viele Wohnquartiere sind verkehrsberuhigt, gute Voraussetzung für Fussverkehr
- Elemente mit starker Trennwirkung auf Fussverkehr, dadurch meist indirekte Wegverbindungen
- Aufenthaltsqualität im Städtli hat wesentliches Optimierungspotential
- Zugang vom Quartier südlich des Mühletychs zum Bahnhof mit grossem Umweg
- Fehlende Quartierverbindung im Gebiet Aarburg Nord
- Steigendes Querungsbedürfnis der K104 im Bahnhofsbereich durch Entwicklung Ostseite Bahnhof
- Rechtlich ungesicherte Fusswege
- Naherholungsgebiet entlang Wigger teilweise nur indirekt zugänglich
- Zugang zum Einkaufszentrum Perry Center aus Quartier Süd nur mit grossem Umweg
- Übergang vom Naherholungsgebiet Wigger bzw. Wiggerweg zur Aare (Camping Wiggerspitz) bedingt einen Umweg
- Freizeitroute entlang Aare mit hohem Potential zur Attraktivierung
- Querung im Bereich der Kantonsstrasse K103 (Hofmattstrasse) im Anschluss an den Portalbereich Paradieslitunnel mit Sicherheitsdefiziten
- Hohe Wartezeiten am Bahnübergang Alte Zofingerstrasse, Tendenz zur Zunahme mit Ausbau Bahnangebot
- Querungsbauwerke vorhanden aber teilweise nicht mehr attraktiv
- Potential f
  ür Verbindung Aarburg Nord nach Olten mit neuer Aarebr
  ücke

#### Radverkehr

- Keine kommunale Netzplanung vorhanden
- Gute Voraussetzungen westlich der Bahn aufgrund relativ flacher Topographie
- Wichtige Verbindung zum Bahnhof Olten
- Potential f
  ür Verbindung Aarburg Nord nach Olten mit neuer Aarebr
  ücke in Richtung Olten
- Hohes Potential f
  ür Velovorzugsrouten in der Region Zofingen-Olten
- Kantonale Radroute R510 unattraktiv im Bereich «Höhe» bis «Olten»
- Kantonale Radroute R580 unattraktiv im Bereich Bahnunterführung K 104/Bahnhofsareal
- Ungeschützte Querung Paradieslitunnel/Hofmattstrasse für Veloverkehr in Fahrtrichtung Olten
- Veloabstellplätze am Bahnhof gut ausgelastet
- Viele Bushaltestellen ohne Veloabstellplätze
- Fehlende Quartierverbindung im Gebiet Aarburg Nord
- Naherholungsgebiet entlang Wigger teilweise indirekt zugänglich
- Zugang zum Einkaufszentrum Perry Center aus Quartier Süd nur mit grossem Umweg
- Hohe Wartezeiten am Bahnübergang Alte Zofingerstrasse, Tendenz zur Zunahme mit Ausbau Bahnangebot

KGV Aarburg Seite 46 / 89

#### Kombinierte Mobilität

Mobility Standorte nur am Bahnhof Aarburg sowie an der Steinbillenstrasse vorhanden

- Bushaltestellen verfügen über keine Bike+Ride Möglichkeit
- Kein Veloverleih vorhanden

#### Lärm

- Das Städtli wurde bezüglich Strassenlärmbelastung im Zusammenhang mit der Ortskernumfahrung untersucht
- Weitere Untersuchungen auf Gemeindestrassen wurden bisher nicht unternommen

KGV Aarburg Seite 47 / 89

#### 4. Ziele

Basierend auf der Zusammenfassung der Analyse in Kapitel 3.3 wurden die nachfolgenden Ziele formuliert. Diese stellen das Wunschbild der Gemeinde in 15 Jahren dar.

#### 4.1 Abstimmung Siedlung und Verkehr

#### Vernetzen des Siedlungsgebiets

- Wohn- und Gewerbegebiete sind für alle Verkehrsträger zweckmässig vernetzt und die Trennwirkung der Verkehrsachsen soll verringert werden.
- Die beiden Aarburger Teile Nord und Süd, die sich durch die Trennwirkung der Festung ergeben, werden durch das Städtli als Bindeglied attraktiv verbunden.
- Die Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs sind durch ein zweckmässiges, kurzes Wegnetz optimal erreichbar.
- Die Naherholungsgebiete und bedeutenden Freiräume sind auf kurzen Wegen erreichbar und miteinander verknüpft.

#### Siedlungsverträglicher Strassenraum

- Der Strassenraum wird nicht nur als Verkehrsfläche verstanden, sondern trägt als öffentlicher Raum wesentlich zur Siedlungsgestaltung und Standortattraktivität bei.
- Der Strassenraum im Städtli wird in seiner Gestaltung aufgewertet, so dass er den vielfältigen Bedürfnissen besser gerecht wird.

#### Abgestimmtes Wachstum durch Verdichtung und Mobilitätsmanagement

- Die in der Zonenplanrevision vorgesehenen Entwicklungs- und Verdichtungsgebiete sind auf die Erschliessung abgestimmt.
- Bei grösseren Neubauten und Umnutzungen wird eine Auseinandersetzung mit der Abwicklung der Mobilität vollzogen und damit ein Beitrag zu einer nachhaltigen und funktionsfähigen Mobilität geleistet.

#### Rechtliche Sicherung von öffentlichem Interesse

Strassen und Wege, die im öffentlichen Interesse liegen, sind rechtlich gesichert.

#### Schutz der Siedlung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs

- Die Verkehrsbelastung der Oltnerstrasse im Bereich Städtli ist insbesondere in den Spitzenstunden - möglichst konstant oder abnehmend.
- Die Quartiere sind vor übermässiger Belastung durch Durchgangsverkehr geschützt.
- Die Bevölkerung wird vor übermässigem Verkehrslärm geschützt.

#### Problemorientierte Parkraumbewirtschaftung

- Die private Parkierung im öffentlichen Strassenraum erfolgt kontrolliert.
- Die Parkierungssituation beim Städtli ist geklärt und es steht eine angemessene Anzahl Parkfelder zur Belebung des Städtli zur Verfügung.

KGV Aarburg Seite 48 / 89

 An Orten mit hoher Aufenthaltsqualität findet eine Abwägung der Notwendigkeit der Parkfelder unter Berücksichtigung aller Interessen statt.

• Die Parkierung im Zusammenhang mit Tourismus ist geregelt und funktioniert.

#### Bedürfnisgerechte Verkehrsinfrastrukturen

 Die Verkehrsinfrastrukturen sind auf die Bevölkerung im Allgemeinen, aber auch insbesondere auf die tendenziell alternde Bevölkerung abgestimmt und decken deren Bedürfnisse ab.

#### 4.2 Verflüssigen des Verkehrs

#### Funktionsfähiges Strassennetz

- Das Strassennetz (insb. K103) ist auch bei hohen Verkehrsbelastungen möglichst funktionsfähig und effizient.
- Die kommunalen Anschlüsse an das übergeordnete Netz weisen vertretbare Wartezeiten auf.
- Die Beeinträchtigung bzw. Behinderung von Fuss-, Velo- und Öffentlichem Verkehr ist auf das mögliche Minimum reduziert.

#### 4.3 Verkehrssicherheit

#### Erhöhung der Verkehrssicherheit

- Die Anzahl der Unfälle sowie deren Schwere ist sowohl auf den Kantons-, wie auch den Gemeindestrassen reduziert.
- Das Temporegime auf den kommunalen Strassen ist auf die Sicherheit abgestimmt.
- Die Anliegen der Bevölkerung werden von der Verwaltung bei der Behebung von Gefahrenstellen berücksichtigt.

#### Sichere Schulwege

- Die Schulen und Kindergärten sind auf sicheren Wegen erreichbar.
- Die bereits geringe Zahl der Unfälle mit Beteiligung von Kindern auf dem Schulweg bleibt gleich oder wird geringer.

KGV Aarburg Seite 49 / 89

#### 4.4 Fördern von ÖV, Rad- und Fussverkehr

#### Stärken des Öffentlichen Verkehrs

 Der Busverkehr ist als Zubringer zu den Bahnhöfen bleibt attraktiv und wird nach Möglichkeit durch gezielte Optimierung gestärkt.

- Der Zugang zum nahe gelegenen Bahnhof Olten ist durch Optimierung der Zugangsrouten für alle Verkehrsträger möglichst attraktiv.
- Der öffentliche Verkehr ist vor Überlastungen des Verkehrsnetzes zu schützen und zu priorisieren.
- Die Gemeinde setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für die Weiterverfolgung der Haltestelle Nord ein.

#### Attraktive Radverbindungen

- Das kommunale Netz des Veloverkehrs soll mit direkten, hindernisfreien, sicheren und attraktiven Wegen gefördert und vorhandene Netzlücken geschlossen werden.
- Die Länge der Veloverbindungen frei vom MIV (Kilometeranzahl) wird ausgebaut.
- Die räumlich und topographisch optimale Ausgangslage ist auf lokaler und regionaler Ebene mit dem Schaffen von attraktiven Verbindungen genutzt.
- Auf Strecken mit geeignetem Potential stehen Velovorzugsrouten zur Verfügung.
- Mit schnellen, sicheren Radverbindungen ist ein Umsteigeeffekt vom Auto aufs Velo und damit eine Entlastung des Strassennetzes erreicht.
- An relevanten öffentlichen Zielen steht eine ausreichende Anzahl an attraktiv gestalteten Abstellplätzen für Velos zur Verfügung.

#### Attraktive Fusswegverbindungen

- Dem Fussverkehr stehen Routen zur Verfügung, die attraktiv, sicher, zusammenhängend und möglichst hindernisfrei sind.
- Das Fusswegnetz wird ausgebaut (Kilometeranzahl erhöht)
- Siedlungsschwerpunkte, Quartiere und Naherholung sind mit kurzen Wegen verbunden.
- Der Aareraum und das Städtli sollen ihr hohes Potential besser entfalten und für den Fussverkehr attraktiver werden.
- Die Einbettung ins kommunale Fusswegnetz wird bei der Beurteilung von kommunalen Baugesuchen berücksichtigt.

#### Fördern der kombinierten Mobilität

- Durch attraktive Angebote wird die kombinierte Mobilität gefördert.
- Das Verknüpfen von Verkehrsträgern wird durch eine ausreichende Anzahl Abstellplätze bei ÖV-Haltestellen sichergestellt.

KGV Aarburg Seite 50 / 89

#### 5. Handlungsfelder und Massnahmen

Die Analyse in Kapitel 3 sowie die darauf aufbauend formulierten Ziele in Kapitel 4 dienten als Grundlage zur Erarbeitung der Massnahmen in diesem Kapitel. Die einzelnen Massnahmen sind in Abhängigkeit der Thematik verschiedenen Handlungsfeldern zugeordnet.

Tabelle 6 zeigt die Zugehörigkeit der Massnahmen zu den Handlungsfeldern, sowie eine allfällige Darstellung in den Teilplänen (TP). X = verortet, (x) = nicht verortet

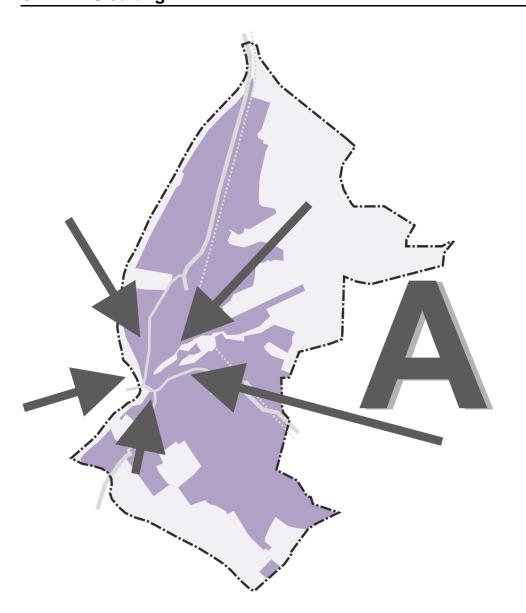
M
---

Handlungsfeld A: Siedlung  A1 Innenentwicklung  Handlungsfeld B: Vernetzung  B1 Umsetzen Fussverkehrsnetz (x)  B2 Umsetzen Veloverkehrsnetz  B3 Anbindung an Haltestellen verbessern (x) (x)  B4 Rechtliche Sicherung Strassen und Wege (x) (x)	
Handlungsfeld B: VernetzungB1Umsetzen Fussverkehrsnetz(x)B2Umsetzen Veloverkehrsnetz(x)B3Anbindung an Haltestellen verbessern(x)(x)B4Rechtliche Sicherung Strassen und WegeXX	
B1Umsetzen Fussverkehrsnetz(x)B2Umsetzen VeloverkehrsnetzB3Anbindung an Haltestellen verbessern(x)(x)B4Rechtliche Sicherung Strassen und WegeXX	
B1Umsetzen Fussverkehrsnetz(x)B2Umsetzen VeloverkehrsnetzB3Anbindung an Haltestellen verbessern(x)(x)B4Rechtliche Sicherung Strassen und WegeXX	
B2 Umsetzen Veloverkehrsnetz B3 Anbindung an Haltestellen verbessern C (x) (x) B4 Rechtliche Sicherung Strassen und Wege C X X	
B4 Rechtliche Sicherung Strassen und Wege X X	(x)
B4 Rechtliche Sicherung Strassen und Wege X X	(x)
B5 Velovorzugsrouten Achse Olten - Zofingen	Х
B6 Querung Mühletych / Webi-Areal Brodheiteri X	Χ
B7 Quartierverbindungsachse Aarburg Nord X	Χ
B8 Vision Aarebrücke Ruttiger X	Х
B9 Konzept Naherholung Wigger X	Х
B10 Signalisation Aare (x)	Х
Handlungsfeld C: Gestaltung	
C1 Aufwertungskonzept Bushaltestellen (x)	(x)
C2 Umsetzen BGK K103 Oltnerstrasse X X X	( <u>^)</u>
C3 Entwicklungsrichtplan Städtli X X X	
Handlungsfeld D: Erschliessung	
D1 Netzanpassung nach Bau neuer Aarebrücke X	
D2 Erschliessung Perry Center X	X
D3 Prüfung Buslinie Wohnquartier Aarburg Süd X	
D4 Erschliessung Letziweg / Aareweg X	
D5 Überprüfung der Erschliessung Feldstrasse / Oberfeldweg X	
Handlungsfeld E: Schutz und Sicherheit	
Handlungsfeld E: Schutz und Sicherheit  E1 Lärmsanierung Gemeindestrassen X	
E1 Lärmsanierung Gemeindestrassen X Verkehrsberuhigung Kloosmattstrasse X	
E1 Lärmsanierung Gemeindestrassen X	(x)
E1Lärmsanierung GemeindestrassenXE2Verkehrsberuhigung KloosmattstrasseXE3Analyse Verkehrssicherheit(x)(x)	(x)
E1 Lärmsanierung Gemeindestrassen X E2 Verkehrsberuhigung Kloosmattstrasse X E3 Analyse Verkehrssicherheit (x) (x) Handlungsfeld F: Management	(x)
E1 Lärmsanierung Gemeindestrassen X E2 Verkehrsberuhigung Kloosmattstrasse X E3 Analyse Verkehrssicherheit (x) (x)  Handlungsfeld F: Management F1 Verkehrsmanagement Wiggertal X X	(x)
E1 Lärmsanierung Gemeindestrassen X E2 Verkehrsberuhigung Kloosmattstrasse X E3 Analyse Verkehrssicherheit (x) (x) (x)  Handlungsfeld F: Management F1 Verkehrsmanagement Wiggertal X X F2 Parkraumanalyse (x)	(x)
E1 Lärmsanierung Gemeindestrassen X E2 Verkehrsberuhigung Kloosmattstrasse X E3 Analyse Verkehrssicherheit (x) (x) (x)  Handlungsfeld F: Management F1 Verkehrsmanagement Wiggertal X X F2 Parkraumanalyse (x) F3 Tourismuskonzept (x)	(x)
E1 Lärmsanierung Gemeindestrassen X E2 Verkehrsberuhigung Kloosmattstrasse X E3 Analyse Verkehrssicherheit (x) (x) (x)  Handlungsfeld F: Management F1 Verkehrsmanagement Wiggertal X X F2 Parkraumanalyse (x) F3 Tourismuskonzept (x) F4 Parkfeldreduktion für Wohnnutzungen (x)	(x)
E1 Lärmsanierung Gemeindestrassen X E2 Verkehrsberuhigung Kloosmattstrasse X E3 Analyse Verkehrssicherheit (x) (x) (x)  Handlungsfeld F: Management  F1 Verkehrsmanagement Wiggertal X X X F2 Parkraumanalyse (x) F3 Tourismuskonzept (x) F4 Parkfeldreduktion für Wohnnutzungen F5 Mobilitätsmanagement für Verkehrserzeuger (x)	(x)
E1 Lärmsanierung Gemeindestrassen X E2 Verkehrsberuhigung Kloosmattstrasse X E3 Analyse Verkehrssicherheit (x) (x)  Handlungsfeld F: Management F1 Verkehrsmanagement Wiggertal X X F2 Parkraumanalyse (x) F3 Tourismuskonzept (x) F4 Parkfeldreduktion für Wohnnutzungen (x) F5 Mobilitätsmanagement für Verkehrserzeuger F6 Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung (x)	
E1 Lärmsanierung Gemeindestrassen X E2 Verkehrsberuhigung Kloosmattstrasse X E3 Analyse Verkehrssicherheit (x) (x) (x)  Handlungsfeld F: Management	(x)

Tabelle 6: Massnahmen und Handlungsfelder mit Angabe Darstellung in Teilplänen (TP)

KGV Aarburg Seite 51 / 89

#### 5.1 A. Siedlung



KGV Aarburg Seite 52 / 89

Handlungsfeld A	Siedlung
Massnahme A1	Innenentwicklung

Zielsetzungen	Zeithorizont
<ul> <li>Abgestimmtes Wachstum durch Verdichtung und Mobilitätsmanagement</li> </ul>	laufend

#### Beschrieb der Massnahme

Aarburg steht vor der anspruchsvollen Aufgabe, im Umfeld eines überlasteten Strassennetzes weiter zu wachsen. Im Sinne der haushälterischen Nutzung des Bodens und einer effizienten Siedlungsentwicklung wird an geeigneten Lagen (gute ÖV-Erschliessung) eine bauliche Verdichtung angestrebt. Auf diese Weise soll die räumliche Aufgabe über ein möglichst verkehrsarmes Wachstum wahrgenommen werden.

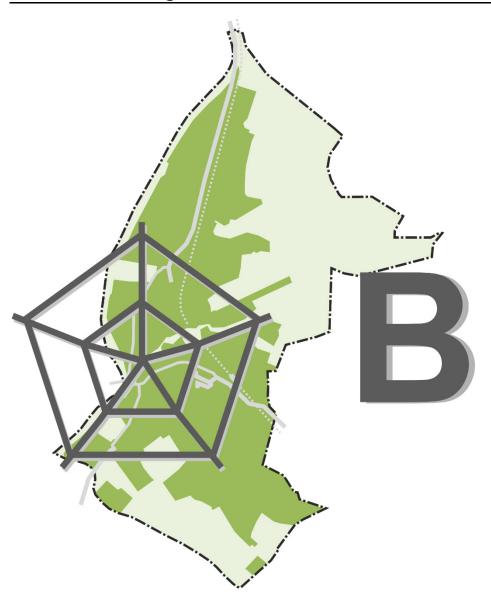
In der Nutzungsplanungsrevision eignen sich besonders die definierten Schlüssel- und Handlungsgebiete für eine nachhaltig steuerbare Entwicklung.

Mit geeigneten Bestimmungen im Bereich der Parkierung (BNO) und mittels flankierender Massnahmen (Mobilitätskonzepte) steuert die Gemeinde die Verkehrsentwicklung dabei aktiv.

Voraussetzungen	Nutzungsplanungsrevision rechtskräftig
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinde, Gemeindeversammlung; Kanton bei Revision Nutzungsplanung
Stand der Bearbeitung	Anpassung Nutzungsplanung in Arbeit
Etappierung	Einzelne Parzellen/ Gebiete in Etappen baulich verdichtbar
Kosten	Verwaltungsinterner Aufwand Prüfung Mobilitätskonzepte

KGV Aarburg Seite 53 / 89

#### 5.2 B. Vernetzung



KGV Aarburg Seite 54 / 89

Handlungsfeld B	Vernetzung
Massnahme B1	Umsetzen Fussverkehrsnetz

# ZielsetzungenZeithorizont• Vernetzen des SiedlungsgebietsAusbaustandards: 2024• Bedürfnisgerechte Verkehrsinfrastrukturenrechtliche Sicherung: 2025• Sichere SchulwegeUmsetzung: laufend• Attraktive FusswegverbindungenPrüfung Netz: periodisch• Siedlungsverträglicher Strassenraum(z.B. alle 5 Jahre)

#### Beschrieb der Massnahme

Im Teilplan Fussverkehr wurde das kommunale Fusswegnetz definiert. Die Gemeinde bezieht die Netze fortan in die Planungen mit ein und prüft diese periodisch bezüglich Aktualität. Ausgewiesene Netzlücken sind nach Möglichkeit zu schliessen.

Für die kommunalen Haupt- und Nebenrouten ist unter Beizug der relevanten Normen ein minimaler Ausbaustandard in Abhängigkeit des übergeordneten Verkehrsregimes zu definieren. Dieser soll als Planungshilfe bei Sanierungen und Neubauten Anwendung finden und damit die Berücksichtigung der Bedürfnisse des Fussverkehrs auf dem Netz sicherstellen. Die Standards sind mit der Strassengestaltung gemäss Strassentyp und der Bedeutung im Veloverkehrsnetz abzustimmen. Das definierte kommunale Fussverkehrsnetz ist dabei nochmals kritisch zu überprüfen.

Bei der Ausarbeitung der Standards ist insbesondere auf Aspekte wie Verkehrsführung (Mischverkehr, Trottoir), Breiten und Beschaffenheit der Fussgängerverbindungen zu achten. Bei Querungen sind Vorgaben zur sicheren Ausgestaltung zu formulieren.

Voraussetzungen	KGV rechtskräftig
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinde, Kanton; Grundeigentümer
Stand der Bearbeitung	Netze im KGV definiert, BGK K103 Oltnerstrasse erarbeitet, ERP Städtli angestossen
Etappierung	Erarbeitung Standards Umsetzung BGK K103 Realisierung punktuell
Kosten	Definieren Ausbaustandards: ca. 10'000 CHF Umsetzung nach Aufwand

KGV Aarburg Seite 55 / 89

Handlungsfeld B	Vernetzung
Massnahme B2	Umsetzen Veloverkehrsnetz

## Zeithorizont Vernetzen des Siedlungsgebiets Bedürfnisgerechte Verkehrsinfrastrukturen Sichere Schulwege Attraktive Radverbindungen Zeithorizont Ausbaustandards: 2024 rechtliche Sicherung: 2025 Umsetzung: laufend Prüfung Netz: periodisch (z.B. alle 5 Jahre)

#### Beschrieb der Massnahme

Im Teilplan Veloverkehr wurde das kommunale Velonetz definiert. Die Gemeinde bezieht das Netz fortan in die Planungen mit ein und prüft diese periodisch bezüglich Aktualität. Ausgewiesene Netzlücken sind nach Möglichkeit zu schliessen.

Für die kommunalen Haupt- und Nebenrouten ist ein minimaler Ausbaustandard in Abhängigkeit des übergeordneten Verkehrsregimes zu definieren. Dieser soll als Planungshilfe bei Sanierungen und Neubauten Anwendung finden und damit die Berücksichtigung der Bedürfnisse des Veloverkehrs auf dem Netz sicherstellen. Die Standards sind mit der Strassengestaltung gemäss Strassentyp und der Bedeutung im Fussverkehrsnetz abzustimmen. Das definierte kommunale Velonetz ist dabei nochmals kritisch zu überprüfen.

Bei der Ausarbeitung der Standards ist insbesondere auf Aspekte wie Verkehrsführung (Mischverkehr, separate Führung), Geschwindigkeitsregime, Topographie und Beschaffenheit der Fahrbahn zu achten. Unter anderem ist dabei auch der Komfortstandard für ein hindernisfreies Befahren festzulegen (bei Rinnen, Gehwegabsenkungen, Schächten usw.).

Die Veloverkehrsinfrastruktur soll von Beginn an in die Planung einbezogen werden. Bei Querungen sind Vorgaben zur sicheren Ausgestaltung zu formulieren. Es ist längerfristig zu prüfen, wie die Schwachstellen an Knoten aufgehoben werden können.

Voraussetzungen	KGV rechtskräftig
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinde, Kanton; Grundeigentümer
Stand der Bearbeitung	Netze im KGV definiert, BGK K103 Oltnerstrasse erarbeitet
Etappierung	Erarbeitung Standards Umsetzung BGK K103 Realisierung punktuell
Kosten	Definieren Ausbaustandards: ca. 10'000 CHF Umsetzung nach Aufwand

KGV Aarburg Seite 56 / 89

### Handlungsfeld B Vernetzung Massnahme B3 Anbindung an Haltestellen verbessern

Zielsetzungen	Zeithorizont
<ul><li>Vernetzen des Siedlungsgebiets</li><li>Attraktive Fusswegverbindungen</li><li>Fördern der kombinierten Mobilität</li></ul>	laufend

#### Beschrieb der Massnahme

Je besser die Erreichbarkeit für den Fuss- und Radverkehr, desto weitreichender ist das Einzugsgebiet und damit in der Regel das Fahrgastpotential einer ÖV-Haltestelle.

Im Rahmen von Entwicklungen und grösseren Überbauungen ist der Weg bis zur nächsten ÖV Haltestelle zu optimieren, um möglichst direkte und attraktive Zugangswege zu gewährleisten. Dabei sind auch wo zweckmässig öffentliche Wegverbindungen zu sichern und die Netze zu ergänzen. Die Gemeinde nimmt diese Aufgabe im Bewilligungsverfahren wahr.

Voraussetzungen	Zustimmung der Investoren oder Auflage
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinde Aarburg; Grundeigentümer,
Stand der Bearbeitung	-
Etappierung	Etappenweise Umsetzung
Kosten	Verwaltungsinterner Aufwand bei Baugesuchprüfung

KGV Aarburg Seite 57 / 89

Handlungsfeld B	Vernetzung
Massnahme B4	Rechtliche Sicherung Strassen und Wege

Zielsetzungen	Zeithorizont
<ul><li>Vernetzen des Siedlungsgebiets</li><li>Rechtliche Sicherung von öffentlichem Interesse</li></ul>	laufend

#### Beschrieb der Massnahme

Ein wesentlicher Teil der Strassen und Wege in Aarburg befinden sich historisch bedingt in privater Hand. Die Lage der Strassen ist im Teilplan MIV resp. in den Teilplänen Fussverkehr und Radverkehr ersichtlich.

Die noch ungesicherten Fuss- und Radverkehrsverbindungen sind rechtlich zu sichern. Je nach Gegebenheit kann dies über eine öffentlich-rechtliche (Sondernutzungsplan, Landumlegung, Widmung) oder eine privatrechtliche Sicherung (Dienstbarkeit, Pacht- und Baurechtsvertrag, Landerwerb) bewerkstelligt werden.

Einige Privatstrassen sind Verbindungen im öffentlichen Interesse und daher rechtlich zu sichern oder bei Gelegenheit ins Eigentum der Gemeinde überzuführen (z.B. im Rahmen von Sanierungen). Diese sind in den jeweiligen Teilplänen ersichtlich.

Voraussetzungen	Zustimmung Grundeigentümer oder Erschliessungsplan
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinde Aarburg; Grundeigentümer
Stand der Bearbeitung	Privatwege mit KGV ermittelt
Etappierung	Strassen- bzw. Wegweise
Kosten	Abhängig von der Bereitschaft der Grundeigentümer und Bedarf an baulichen Anpassungen

KGV Aarburg Seite 58 / 89

Handlungsfeld B	Vernetzung
Massnahme B5	Velovorzugsroute(n) Achse Olten - Zofingen

Zielsetzungen	Zeithorizont
<ul><li>Vernetzen des Siedlungsgebiets</li><li>Funktionsfähiges Strassenverkehrsnetz</li><li>Attraktive Radverbindungen</li></ul>	Inbetriebnahme Korridor A: ab 2029 Inbetriebnahme Korridor B und C: mittel- langfristig

#### Beschrieb der Massnahme

Der Region Wiggertal wird im Hinblick auf Velovorzugsrouten ein grosses Potential attestiert. Mit attraktiven Velovorzugsrouten könnte eine bedeutsame Umlagerung vom MIV auf den Radverkehr erreicht werden. In Anbetracht des regionalen Einzugsgebiets der Beschäftigten stellen Vorzugsrouten für die Gemeinde Aarburg eine grosse Chance dar. Für eine optimale Umsetzung hat sich die Gemeinde Aarburg aktiv and der Projektierung zu beteiligen.

Der Korridor A der Velovorzugsroute, welcher von Zofingen via Oftringen zum Bahnhof Aarburg-Oftringen und weiter Richtung Städtli führt, wird vom Kanton prioritär behandelt.

Der Korridor B über die Wiggertalstrasse bzw. die Alte Zofingerstrasse soll erst in zweiter Priorität realisiert werden. Dieser Korridor verbindet vor allem die Arbeitsplatzgebiete entlang der Wiggertalstrasse mit dem Bahnhof Zofingen und dem Städtli Aarburg.

Der Korridor C der Velovorzugsroute, welcher von Aarburg nach Olten führt, wird vom Kanton als dritte Priorität behandelt. In diesem Bereich ist eine Abstimmung mit dem Kanton Solothurn notwendig.

Die Gemeinde Aarburg soll sich mit einer aktiven Rolle an der Planung der Velovorzugsrouten beteiligen, damit die Interessen der Gemeinde optimal eingebunden werden.

Zur Sicherung einer finanziellen Unterstützung durch den Bund ist die Aufnahme in das Agglomerationsprogramm vorzunehmen.

Voraussetzungen	Koordination mit Region / Kanton Aargau und Solothurn
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Kanton; Gemeinden Region Wiggertal, Zofingenregio, Grundeigentümer
Stand der Bearbeitung	Potentialuntersuchung durchgeführt, Korridor A 1. Priorität, Korridor B 2. Priorität Korridor C noch keine Machbarkeit, bzw. Linienführung definiert
Etappierung	Planung korridorweise Realisierung kann etappiert werden
Kosten	Gesamtprojekt: Mehrere Mio. CHF Finanzierung durch Kanton Aargau, Ausnahme innerorts bei Verlauf auf Kantonsstrassennetz (Dekretsgemäss)

KGV Aarburg Seite 59 / 89

Handlungsfeld B	Vernetzung
Massnahme B6	Querung Mühletych / Webi-Areal Brodheiteri

Zielsetzungen	Zeithorizont
<ul><li>Vernetzen des Siedlungsgebiets</li><li>Attraktive Fusswegverbindungen</li><li>Attraktive Radverbindungen</li></ul>	Projektierung: 2023 Umsetzung: 2024

#### Beschrieb der Massnahme

Eine Verbindung vom Mühletych, bzw. von der Bornstrasse ins Webi-Areal ist nicht vorhanden. Der Fuss- und Veloverkehr des Südquartiers muss entsprechend grosse Umwege zum Bahnhof Aarburg-Oftringen in Kauf nehmen.

Das Quartier ist mit einer möglichst direkten Wegführung an den Bahnhof von Aarburg-Oftringen anzubinden. Diese Verbindung dient zugleich als Quartierverbindung.

Es wurde bereits eine erste Studie verfasst, von welcher ein Zwischenbericht/Entwurf mit drei Varianten und Kurzbeschreibung der Massnahmen mit Grobkostenschätzung vorliegt. Die Projektierung ist weiterzuführen.

Voraussetzungen	Nachweis Machbarkeit gemäss Studie
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinde; Grundeigentümer, Kanton (Gewässerschutz)
Stand der Bearbeitung	Vorstudie durchgeführt
Etappierung	-
Kosten	Abhängig von Variante

KGV Aarburg Seite 60 / 89

Handlungsfeld B Vernetzung

Massnahme B7 Quartierverbindungsachse Aarburg Nord

#### Zielsetzungen Zeithorizont

- Vernetzen des Siedlungsgebiets
- Attraktive Fusswegverbindungen
- Attraktive Radverbindungen
- Bedürfnisgerechte Verkehrsinfrastrukturen

#### 2025: Erschliessungsplan

2027: Bauprojekt 2030: Realisierung

#### Beschrieb der Massnahme

Im Quartier Aarburg Nord fehlt eine Quartierverbindung als Alternative zur Verbindung über die Oltnerstrasse. Mit der Quartierverbindung wird der Zugang zur Schule Höhe des südlichen Quartiers massgebend verbessert. Ein weiterer Vorteil ist die direkte Anbindung des nördlichen Quartiers ans Städtli. Mit der Netzlückenschliessung (Quartierverbindung = 150 m) kann die Gehdistanz um bis zu 700 m (ca. 9 min) reduziert werden. Direkte Wege tragen zur Verkehrsvermeidung (MIV) bei, da die Bereitschaft, die Strecke zu Fuss oder mit dem Velo zurückzulegen erhöht wird.

Mit einer Schliessung der Netzlücke Feld- und Bifangstrasse kann eine Hauptroute für den Fussund Veloverkehr erstellt werden, welche die Aarburger Quartiere miteinander verknüpft und direktere Verbindungen ermöglicht.

Für den Fussverkehr könnte in diesem Zusammenhang zudem die Erstellung einer Querverbindung zum Aareweg (Kommunale Nebenroute und Naherholung) bzw. zur Bushaltestelle Alter Friedhof geprüft werden.

Voraussetzungen	Erschliessungsplan
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinde; Grundeigentümer
Stand der Bearbeitung	-
Etappierung	-
Kosten	Quartierverbindungsachse: Planungskosten: Ca. 50'000 bis 100'000 CHF Baukosten: Ca. 130'000 CHF

KGV Aarburg Seite 61 / 89

Handlungsfeld B	Vernetzung
Massnahme B8	Vision Aarebrücke Ruttiger

Zielsetzungen	Zeithorizont
<ul><li>Vernetzen Aarburg / Olten für Veloverkehr</li><li>Attraktive Veloverbindungen</li><li>Attraktive Fusswegverbindungen</li></ul>	Planung: langfristig

#### Beschrieb der Massnahme

Die Schlüsselgebiete in Aarburg Nord gelten gemäss Nutzungsplanungsrevision als grosses Entwicklungsgebiet (rund 700 zusätzliche Einwohner bis 2040). Aarburg Nord weist in Richtung Norden jedoch eine Art Insellage auf. Die Anbindung an Olten ist zurzeit nur über die stark befahrene K103 Oltnerstrasse möglich. Wenn man bedenkt, dass ein nicht unwesentlicher Teil der Einwohner nach Olten pendelt bzw. in Gegenrichtung, könnte mit dem Bau der Aarebrücke Ruttiger eine bedeutende Umverteilung des Modalsplits zugunsten des Veloverkehrs erfolgen. Die Brücke würde auch den Zugang zum Naherholungsgebiet Born deutlich aufwerten.

Eine Verbindung zum anderen Aareufer, bzw. der Schweizmobil Route soll langfristig durch die Netzlückenschliessung angestrebt werden. Die Gemeinde setzt sich für einen kantonalen Richtplaneintrag ein.

Diese Linienführung soll zudem als Velovorzugsroute geprüft werden. Die Weiterführung am westlichen Aareufer ist attraktiv und könnte niveaugleich an den geplanten Aaresteg (Fuss- und Velobrücke über die Aare) am Bahnhof Olten angeschlossen werden.

Voraussetzungen	Richtplaneintrag (Aargau / Solothurn)
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinde, Kanton Aargau und Solothurn, Stadt Olten
Stand der Bearbeitung	-
Etappierung	-
Kosten	Ggf. Kosten für Studien

KGV Aarburg Seite 62 / 89

ŀ	Handlungsfeld B	Vernetzung
ſ	Massnahme B9	Konzept Naherholung Wigger
	Zielsetzungen	Zeithorizont

## Vernetzen des Siedlungsgebiets Qualitative Naherholungsgebiete Attraktive Radverbindungen Attraktive Fusswegverbindungen

#### Beschrieb der Massnahme

Der Naherholung und der Freizeitgestaltung kommen mit der Tendenz zur Verdichtung künftig eine gesteigerte Bedeutung zu. Die Gemeinde Aarburg ist in dieser Hinsicht bereits gut vernetzt. Zusätzliches Potential für Naherholung bietet das Gebiet entlang der Wigger. Es ist abzuklären, ob eine durchgängige signalisierte Naherholungsroute zwischen der Altstadt von Zofingen und der Altstadt von Aarburg geschaffen werden kann.

Zusammen mit dem Freiraumkonzept und dem Landschaftsinventar, welche parallel zum Entwicklungsleitbild erarbeitet wurden, ist unter Einbezug von Fachexperten und der Bevölkerung ein Naherholungskonzept Wigger zu erarbeiten. Ein durchgängiger Fuss- und Radweg entlang der Wigger bedeutet einen Mehrwert für die ganze Region. Die Zugänge zur Wigger sind für Fuss- und Veloverkehr zu verbessern. Die Wigger soll als Grünkorridor aufgewertet werden.

Voraussetzungen	Koordination mit Region
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinden Region Wiggertal; Kanton, Grundeigentümer
Stand der Bearbeitung	-
Etappierung	Abschnittsweise Umsetzung
Kosten	Konzept: Min. 15'000 CHF

KGV Aarburg Seite 63 / 89

Handlungsfeld B	Vernetzung
Massnahme B10	Signalisation Aare

Zielsetzungen	Zeithorizont
<ul><li>Vernetzen des Siedlungsgebiets</li><li>Qualitative Naherholungsgebiete</li><li>Attraktive Fusswegverbindungen</li></ul>	2023

#### Beschrieb der Massnahme

Der Wege entlang der Aare bieten eine hohe Qualität zur Naherholung. Sie eignen sich aufgrund des Ausbaus und der Beschaffenheit nicht überall für eine gemischte Führung des Fuss- und Veloverkehrs. Für Fussgänger sind Begegnungen mit Velofahrern besonders auf schmalen Wegen in der Regel unangenehm, weil der dabei einzuhaltende Abstand subjektiv unterschiedlich eingeschätzt wird. Gemäss den Teilplänen Fuss- und Veloverkehr sind die Wege auf der Ostseite der Aare deswegen dem Fussverkehr vorbehalten, während das Velo auf der Westseite geführt wird.

Die Signalisation entlang der Ostseite der Aare ist zu prüfen und fehlende Beschränkungen sind durch Signale zu ergänzen. Anpassungen an der Signalisation sind durch die Gemeinde amtlich zu publizieren. Die Übergänge zu Nachbarsgemeinden sind mit diesen abzustimmen. Eine Abstimmung ist auch mit dem Verein AareLand bezüglich der Führung des AareLandWegs notwendig.

Voraussetzungen	Koordination mit Nachbarsgemeinden, AareLandWeg
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinde Aarburg; Nachbarsgemeinden
Stand der Bearbeitung	-
Etappierung	Prüfung und Umsetzung in zwei Etappen möglich
Kosten	Prüfung und Massnahmenkonzept: ca. 3'500 CHF

KGV Aarburg Seite 64 / 89

#### 5.3 C. Gestaltung



KGV Aarburg Seite 65 / 89

Handlungsfeld C	Gestaltung
Massnahme C1	Aufwertungskonzept Bushaltestellen

Zielsetzungen	Zeithorizont
<ul><li>Bedürfnisgerechte Infrastrukturen</li><li>Fördern der kombinierten Mobilität</li></ul>	Konzepterarbeitung: 2023

#### Beschrieb der Massnahme

Dem Busverkehr kommt in Aarburg bei der Erschliessung mit dem Öffentlichen Verkehr eine zentrale Bedeutung zu. Bis Ende 2023 müssen Bauten und Anlagen des Öffentlichen Verkehrs gemäss
Gesetzgebung behindertengerecht ausgebaut sein. In Aarburg müssen die Bushaltestellen entsprechend angepasst werden. Die Bushaltestellen entlang der K103 werden im Zusammenhang mit dem
Betriebs- und Gestaltungskonzept bezüglich ihrer Lage optimiert und behindertengerecht ausgebaut.

An den Bushaltestellen besteht noch ungenütztes Potential im Bereich Bike+Ride. Momentan stehen keine Abstellplätze für Velos zur Verfügung. Zudem ist die Ausrüstung in die Jahre gekommen. Die Bushaltestellen sollen deshalb gesamtheitlich untersucht und nach einheitlichem Konzept aufgewertet werden. Im Vordergrund stehen der behindertengerechte Ausbau sowie die Prüfung der Zweckmässigkeit von Anlagen der kombinierten Mobilität (Bike+Ride). Mit der Erhöhung der Attraktivität und dem behindertengerechten Ausbau wird ein wichtiger Beitrag zur Förderung des Öffentlichen Verkehrs geleistet. Mit Blick auf die demographische Alterung kann mit einer bedürfnisgerechten Infrastruktur auch ein wichtiger Beitrag zur Verbesserung resp. Sicherstellung der Mobilität der älteren Bevölkerung geleistet werden.

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinde; Busbetriebe, Kanton
Stand der Bearbeitung	Noch kein Konzept vorhanden Haltestellen entlang K103 in Planung (Umsetzung BGK)
Etappierung	Konzept gesamtheitlich Ausbau Haltestellen in Etappen möglich
Kosten	Konzept: ca. 15'000 CHF Projektierung je Haltekante ca. 20'000 CHF

KGV Aarburg Seite 66 / 89

### Handlungsfeld C Gestaltung Massnahme C2 Umsetzen BGK K103 Oltnerstrasse

# Zeithorizont Siedlungsverträglicher Strassenraum Bedürfnisgerechte Infrastrukturen Funktionsfähiges Strassennetz Erhöhung der Verkehrssicherheit Attraktive Radverbindungen Attraktive Fusswegverbindungen

#### Beschrieb der Massnahme

Die K103 ist eine starkbelastete Verkehrsachse mit beschränkter Attraktivität.

Um Betrieb, Gestaltung und Nutzung im Hinblick auf das genannte Ziel aufeinander abzustimmen, wurde für die K103 ein Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) ausgearbeitet. Das erarbeitete Konzept gilt es nun in die Umsetzung zu überführen.

Mit der Umsetzung werden auch anstehende Knotensanierungen in Angriff genommen. Folgende Knoten werden in Angriff genommen:

- Festungstunnel / Oltnerstrasse
- Ruttigerstrasse / Oltnerstrasse
- Wartburgerstrasse / Oltnerstrasse

Die restlichen Strassenanschlüsse werden mit Trottoirüberfahrten ausgebildet. Die Projekte sind bei der Realisierung auf aktuelle Erkenntnisse hin anzupassen. Die Gemeinde hat die Projektierung und Ausführung zu begleiten und bei Bedarf und Möglichkeit lenkend Einfluss zu nehmen (z.B. Konzept Bushaltestellen).

Voraussetzungen	Projektierung erfolgt
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Kanton; Gemeinde, Busbetriebe, Grundeigentümer
Stand der Bearbeitung	BGK erarbeitet
Etappierung	Teil- und Vollausbau
Kosten	Gemäss BGK

KGV Aarburg Seite 67 / 89

Handlungsfeld C	Gestaltung
Massnahme C3	Entwicklungsrichtplan Städtli

Zielsetzungen	Zeithorizont
Siedlungsverträglicher Strassenraum	bis 2023
Bedürfnisgerechte Infrastrukturen	
Erhöhung der Verkehrssicherheit	
Attraktive Radverbindungen	
Attraktive Fusswegverbindungen	

#### Beschrieb der Massnahme

Das Städtli hat einen intakten Dorfkern geprägt durch Plätze mit historischen Bauten und der identitätsstiftenden Festung im Hintergrund. Gestört wird dieses Bild durch die auf den motorisierten Verkehr ausgelegte Gestaltung der Strassen- und Platzräume. Zudem bestehen seit längerem politische Diskussionen rund um die Parkierung.

Es wurde die Erarbeitung eines gesamtheitlichen Entwicklungsrichtplans (ERP) Städtli angestossen. Dieses befasst sich unter anderem mit der Nutzungsstruktur, den Parkierungsfragen und der Gestaltung. Ziel ist eine Aufwertung des Städtli, so dass es den vielfältigen Bedürfnissen besser gerecht und für den Fuss- und Veloverkehr attraktiver wird. Die Arbeiten sind durch einen Verkehrsplaner begleiten zu lassen.

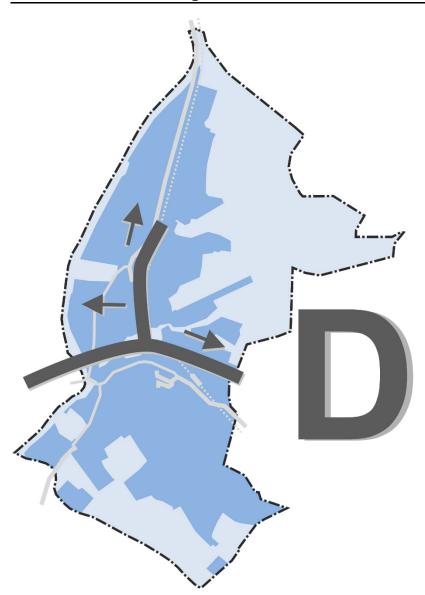
Beim Konzept sind die auch die Auswirkungen der neuen Aarebrücke Rishalden und des BGK Oltnerstrasse zu berücksichtigen.

Die Landhausstrasse ist im ERP Städtli ebenfalls mit zu berücksichtigen. Besonderes Augenmerk sind auf das Geschwindigkeitsregime, die Gestaltung und die Parkierung, bzw. die Verlegung der Parkfelder und eine allfällige Anpassung der Erschliessung zu legen.

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Kanton, Gemeinde; Busbetriebe, Grundeigentümer
Stand der Bearbeitung	Erarbeitung ERP gestartet, Umfrage durchgeführt
Etappierung	Abschnittsweise Realisierung möglich
Kosten	Kostenschätzung Planar

KGV Aarburg Seite 68 / 89

#### 5.4 D. Erschliessung



KGV Aarburg Seite 69 / 89

# Handlungsfeld D Erschliessung Massnahme D1 Netzanpassung nach Bau neuer Aarebrücke

Zielsetzungen	Zeithorizont
<ul> <li>Vernetzen des Siedlungsgebiets</li> <li>Funktionsfähiges Strassennetz</li> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> <li>Attraktive Fusswegverbindungen</li> </ul>	langfristig

#### Beschrieb der Massnahme

Mit der gemäss Richtplan geplanten neuen Aarebrücke Rishalden wird sich die Verkehrssituation in Aarburg wesentlich verändern. Bei der Hofmattstrasse, der Bahnhofstrasse und dem Abschnitt beim Damm ist von einer markanten Abnahme der Verkehrsbelastung auszugehen. Aufgrund der reduzierten Bedeutung erhöht sich der Spielraum für eine siedlungsverträglichere Gestaltung. Die Gemeinde setzt sich dafür ein, mindestens den Abschnitt Aarebrücke bis vor den Knoten Hofmattstrasse / Bahnhofstrasse, als Gemeindestrasse zu übernehmen. Wenn immer möglich ist auch eine Übernahme der restlichen Abschnitte anzustreben. Die Gemeinde hat mit dem Kanton frühzeitig die Möglichkeiten hinsichtlich Übernahmen und Anpassungen in der Gestaltung abzusprechen und ein entsprechendes Konzept zu entwickeln.

Bei der bestehenden Aarebrücke ist eine Umfunktionierung als Fuss- und Radverkehrsbrücke vorzunehmen, wobei sie für den öffentlichen Verkehr (Linie 127) weiterhin zugänglich sein muss.

Voraussetzungen	Festsetzung im Richtplan
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinde, Kanton; ASTRA
Stand der Bearbeitung	Planungen zur Sanierung Zubringer Rothrist in Gang
Etappierung	-
Kosten	offen

KGV Aarburg Seite 70 / 89

Handlungsfeld D	Erschliessung
Massnahme D2	Erschliessung Perry Center

Zielsetzungen	Zeithorizont
<ul> <li>Vernetzen des Siedlungsgebiets</li> <li>Funktionsfähiges Strassennetz</li> <li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li> <li>Attraktive Fusswegverbindungen</li> </ul>	in Abhängigkeit der Grundeigentümer

#### Beschrieb der Massnahme

Das Perry Center ist für das angrenzende Südquartier nur über grosse Umwege erreichbar. Fussund Veloverkehr müssen dabei praktisch den gleichen Weg zurücklegen wie der MIV. Entsprechend besteht wenig Anreiz, das Perry Center von Aarburg aus zu Fuss oder mit dem Velo zu besuchen.

Es soll ein direkter Zugang für Fuss- und Veloverkehr zum Perry Center mittels rückwärtiger Erschliessung geprüft werden. Ziel ist es, die Fuss- und Veloanbindung attraktiver als die MIV Anbindung zu gestalten.

Die Anwohnerschaft sowie die Verwaltung des Perry Centers ist bei der Planung eng miteinzubeziehen.

Voraussetzungen	Erschliessungsplan oder Kooperation Grundeigentümer mit Vertrag
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinde Aarburg; Grundeigentümer, Perry Center, Gemeinde Oftringen
Stand der Bearbeitung	Noch keine
Etappierung	-
Kosten	Abhängig der Lösung und Bereitschaft Grundeigentümer

KGV Aarburg Seite 71 / 89

Handlungsfeld D	Erschliessung
Massnahme D3	Prüfung Buslinie Wohnquartier Aarburg Süd

# ZielsetzungenZeithorizont• Stärken des Öffentlichen VerkehrsPrüfung: 2023<br/>Ausführung: langfristig

#### Beschrieb der Massnahme

Das Quartier Süd ist mit dem Bus nicht erschlossen. Die Buslinien werden auf den Kantonsstrassen K310 und K104 abgesetzt vom Siedlungsbereich geführt.

Zur Verbesserung der ÖV-Güteklasse im Quartier Süd soll durch die Gemeinde eine mögliche Linienführung durch das Wohnquartier geprüft werden. Besonderes Augenmerk ist dabei auf die Strassenbreiten und Radien im Wohnquartier sowie die Platzverhältnisse im Bereich von Bushaltestellen (behindertengerechte Ausführung) zu legen. Das Befahren mit Gelenkbussen müsste dabei gewährleistet werden.

Die Prüfung stellt eine erste Basis auf dem Weg zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung des Quartier Süd dar. Die Umsetzung kann basierend auf den Ergebnissen der Prüfung vorbereitet werden, z.B. durch Anpassungen im Rahmen von Strassensanierungen. Auf diese Weise ist die Gemeinde vorbereitet, sollte sich in der Angebotsplanung der Buslinien eine Möglichkeit ergeben (z.B. im Zusammenhang mit der gewünschten Linie von Rothrist zum Bhf Aarburg).

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinde Aarburg; Kanton, Busbetriebe, zofingenregio
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etappierung	Prüfung und Realisierung
Kosten	Prüfung Führung: ca. 20'000 CHF

KGV Aarburg Seite 72 / 89

Handlungsfeld D	Erschliessung
Massnahme D4	Erschliessung Letziweg

Zielsetzungen	Zeithorizont
<ul> <li>Abgestimmtes Wachstum durch Verdichtung und Mobilitätsmanagement</li> <li>Schutz der Siedlung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs</li> <li>Funktionsfähiges Strassennetz</li> </ul>	Sofortmassnahme: 2023

#### Beschrieb der Massnahme

Die Erschliessung im Bereich Letziweg / Aareweg verläuft über Privatstrassen. Die geometrische Ausgestaltung weist teilweise Defizite auf. Der neuralgische Punkt ist die Einmündung in die Oltnerstrasse, wo durch die Engstelle Sicherheitsdefizite bestehen. Dies ist insofern von Bedeutung als ein öffentliches Interesse an der Erschliessung und Entwicklungsabsichten im Gebiet bestehen.

Durch Sofortmassnahmen an den beiden Engstellen des Letziwegs kann die Sicherheit und die subjektive Wahrnehmung verbessert werden. Langfristig wird eine Übernahme als Gemeindestrasse angestrebt.

Voraussetzungen	Kooperation Grundeigentümer oder Erschliessungsplan
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinde; Grundeigentümer
Stand der Bearbeitung	Gutachten und Entwurf Sofortmassnahmen
Etappierung	Sofortmassnahmen Langfristig: Übernahme
Kosten	Sofortmassnahme: ca. 20'00 bis 40'000 CHF

KGV Aarburg Seite 73 / 89

Handlungsfeld D Erschliessung

Massnahme D5 Überprüfung der Erschliessung Feldstrasse /

Oberfeldweg

# Zielsetzungen Zeithorizont

- Abgestimmtes Wachstum durch Verdichtung und Mobilitätsmanagement
- Schutz der Siedlung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs
- Funktionsfähiges Strassennetz

Evtl. ab 2025: Erschliessungsplan

#### Beschrieb der Massnahme

Ein wesentlicher Teil der Aarburger Quartiere ist über den Anschluss Höhe (Ruttigerstrasse / Oltnerstrasse) an das übergeordnete Kantonsstrassennetz angebunden. Bereits heute kommt es in Spitzenzeiten zu wesentlichen Wartezeiten. Zwar wird mit der Umsetzung des BGK eine Leistungssteigerung am Knoten Höhe erreicht, aber gleichzeitig wird auch das Verkehrsaufkommen durch die Entwicklung im Gebiet Aarburg Nord zunehmen.

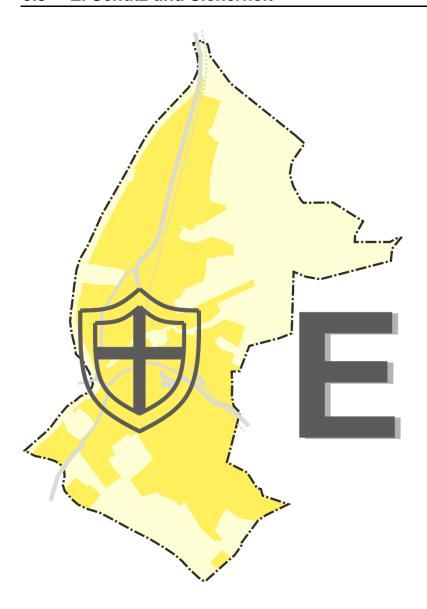
Zur Entlastung des Drucks auf den Anschluss Höhe ist eine Verbindung von der Feldstrasse zum Oberfeldweg zu prüfen (Ausbau Flurweg). Diese führt dann via der kommunalen Oltnerstrasse auf das Kantonsstrassennetz.

Es ist vertieft zu klären, welche Teilgebiete über den neuen Anschluss erschlossen werden könnten. Eine durchgängige Befahrbarkeit der Feldstrasse für den MIV ist dabei ausgeschlossen, da dies zu Ausweichverkehr führen würde. Es ist zu prüfen, ob die Durchgängigkeit für Fuss- und Veloverkehr vorteilhaft wäre.

Voraussetzungen	Vertiefte Prüfung, Koordination mit Siedlungsentwicklung
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinde; Kanton, Grundeigentümer
Stand der Bearbeitung	-
Etappierung	-
Kosten	Planungskosten inkl. allfälligem Erschliessungsplan: Ca. 50'000 bis 100'000 CHF

KGV Aarburg Seite 74 / 89

# 5.5 E. Schutz und Sicherheit



KGV Aarburg Seite 75 / 89

# Handlungsfeld E Schutz und Sicherheit Massnahme E1 Lärmsanierung Gemeindestrassen

Zielsetzungen	Zeithorizont
<ul> <li>Schutz der Siedlung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs</li> </ul>	Untersuchung: bis 2025

#### Beschrieb der Massnahme

Die Lärmschutzverordnung LSV des Bundes verpflichtet die Strasseneigentümer, sämtliche lärmbelasteten Strassenabschnitte zu sanieren. Der Bund hat die Frist für die Gewährung von Subventionsbeiträgen bis 31. Dezember 2022 verlängert. In Aarburg wurden mit Ausnahme des Städtlis noch keine Untersuchungen an den Gemeindestrassen durchgeführt.

Aufgrund der Verkehrsbelastungen auf den Gemeindestrassen können Überschreitungen der Lärmgrenzwerte nicht ausgeschlossen werden. An Strassen mit potentieller Lärmbelastung sind deshalb Lärmuntersuchungen durchzuführen, diese sind die Ruttiger- und die Feldstrasse.

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinde
Stand der Bearbeitung	Lärmmessungen nur im Städtli vorhanden
Etappierung	Möglich
Kosten	Planungskosten: Ca. 5'000 - 10'000 CHF  Massnahmen nach Umfang

KGV Aarburg Seite 76 / 89

# Handlungsfeld E Schutz und Sicherheit Massnahme E2 Verkehrsberuhigung Kloosmattstrasse

#### Zielsetzungen

- Siedlungsverträglicher Strassenraum
- Schutz der Siedlung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs
- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Sichere Schulwege

#### Zeithorizont

Gutachten: 2023 Nachkontrolle 1 Jahr nach Um-

setzung

#### Beschrieb der Massnahme

In der Mehrheit der Aarburger Wohnquartiere wurde in der Vergangenheit erfolgreich Tempo 30 eingeführt. Das Kloosmattquartier ist als einziges noch nicht verkehrsberuhigt.

Ein Jahr nach Einführung einer neuen Tempo-30-Zone ist eine Nachkontrolle durchzuführen. Falls das geforderte Geschwindigkeitsniveau nicht erreicht werden kann, sind geeignete Massnahmen umzusetzen.

Voraussetzungen	Zustimmung der Quartierbewohner Gutachten
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinde; Kanton
Stand der Bearbeitung	Mehrheit der Gebiete bereits Tempo 30
Etappierung	-
Kosten	Kosten für Gutachten ca. 5'000 bis 10'000 CHF Umsetzung nach Umfang Massnahmen

KGV Aarburg Seite 77 / 89

Handlungsfeld E	Schutz und Sicherheit
Massnahme E3	Analyse Verkehrssicherheit

Zielsetzungen	Zeithorizont
<ul><li>Erhöhung der Verkehrssicherheit</li><li>Sichere Schulwege</li></ul>	laufend

#### Beschrieb der Massnahme

Die Analyse der Verkehrssicherheit auf den Gemeindestrassen ist eine gesetzliche Aufgabe, welche im Strassenverkehrsgesetz Art. 6a Abs. 3 festgehalten ist.

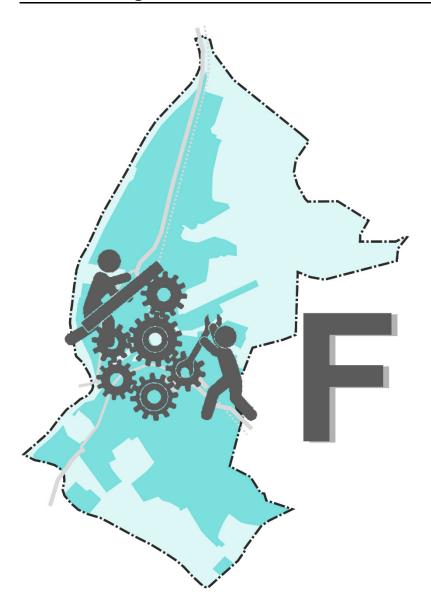
Auf den Gemeindestrassen gibt es keine Unfallhäufungen. Mit den Entwicklung- und Verdichtungsgebieten und dem damit verbundenen Mehrverkehr erhöht sich künftig das Unfallpotenzial.

Die Gemeinde setzt sich laufend für die Sicherheit auf ihren Strassen ein, indem sie ihre Gefahrenstellen alle 5 Jahre analysiert. Dazu gehört eine Unfallanalyse. Sollten sich an einem Knoten oder in einem Abschnitt Unfallhäufungen ergeben, so ist die Situation mit geeigneten Massnahen zu beheben.

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinde; Evtl. Schulen
Stand der Bearbeitung	Laufende Analyse
Etappierung	Abschnitts- bzw. Gebietsweise
Kosten	Massnahmen nach Umfang

KGV Aarburg Seite 78 / 89

# 5.6 F. Management



KGV Aarburg Seite 79 / 89

Handlungsfeld F		Management	
Massnahme F1		Verkehrsmanagement Wiggertal	
	Zielsetzungen	Zeithorizont	
	Schutz der Siedlung vor negativen Auswirkungen	Umsetzung Massnahmen bis 2026	
	des Verkehrs	abhängig Kanton	

#### Beschrieb der Massnahme

• Funktionsfähiges Strassennetz

Ausgelöst durch die Überlastung des Kantonsstrassennetzes in Spitzenzeiten und den damit einhergehenden Beeinträchtigungen wurde ein Verkehrsmanagement für die Region Wiggertal entwickelt. Ziel ist es, den begrenzten Verkehrsraum optimal zu bewirtschaften und damit die negativen Auswirkungen zu reduzieren bzw. zu kontrollieren.

Die Gemeinde Aarburg setzt sich im Rahmen ihrer Möglichkeiten für die Berücksichtigung der Massnahmen in Drittprojekten und eine rasche Umsetzung des Verkehrsmanagements ein. Nach Inbetriebnahme unterstützt die Gemeinde den Kanton bei der Feineinstellung des Verkehrssystems und meldet Beobachtungen und Hinweise aus der Bevölkerung direkt weiter.

Voraussetzungen	-
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Kanton; Gemeinde, ASTRA, zofingenregio
Stand der Bearbeitung	Verkehrsmanagementkonzept erarbeitet
Etappierung	Einzelne Massnahmen etappiert realisierbar
Kosten	Kostenaufteilung gemäss Drittprojekte

KGV Aarburg Seite 80 / 89

Handlungsfeld F		Management	
Massnahme F2		Parkraumanalyse	
	Zielsetzungen	Zeithorizont	
	<ul> <li>Schutz der Siedlung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs</li> <li>Problemorientierte Parkraumbewirtschaftung</li> <li>Funktionsfähiges Strassennetz</li> </ul>	bei Bedarf	

#### Beschrieb der Massnahme

Mit dem Parkierungsreglement verfügt die Gemeinde Aarburg über ein rechtskräftiges Reglement, welches das Parkieren auf öffentlichem Grund regelt. Die Festlegung und Verwendung von Ersatzabgaben sowie die Rückerstattung bereits bezahlter Ersatzabgaben und das nächtliche Dauerparkieren.

Bei grösseren öffentlich zugänglichen Parkierungsanlagen ab 25 Parkfeldern auf privatem Grund soll die Gemeinde eine monetäre Bewirtschaftung vorschreiben können. Damit soll aktiv auf die Verkehrsmittelwahl Einfluss genommen werden, indem ein Anreiz zur Anreise ohne Auto geschaffen wird. Die notwendigen Grundlagen werden mit der BNO Revision gesichert.

In Wohngebieten mit Parkierungsdruck und wilder Parkierung soll in Zusammenarbeit mit Wohnbevölkerung (Workshops) geordnete Regeln für Parkierung erarbeitet werden. Mögliche Massnahmen könnten z.B. Parkverbotszone mit Ausnahme markierter Parkfelder sein.

Voraussetzungen	BNO rechtskräftig,
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeindeversammlung; Grundeigentümer
Stand der Bearbeitung	Bestehendes Reglement
Etappierung	Quartierweise Bearbeitung möglich
Kosten	Parkraumanalyse: ca. 15'000 CHF

KGV Aarburg Seite 81 / 89

Handlungsfeld F  Massnahme F3		Management
		Tourismuskonzept
	Zielsetzungen	Zeithorizont

Schutz der Siedlung vor negativen Auswirkungen des VerkehrsProblemorientierte Parkraumbewirtschaftung

2023

• Funktionsfähiges Strassennetz

#### Beschrieb der Massnahme

Aarburg bietet mit dem Städtli und der Festung im Hintergrund eine Kulisse, welches durchaus Potenzial zur Tourismusattraktion hat. Für eine optimale Besuchslenkung soll ein Tourismuskonzept erstellt werden. Im Konzept soll der damit verbundene Verkehr behandelt werden. Es sind folgende Fragestellungen zu behandeln:

- Geeigneter Standort für Ablad und Auflad von Tagestouristen
- Mögliche Parkierungsplätze für Reisecars, inkl. Annahme über Anzahl
- Koordination mit Naherholung Wigger und Aare
- Koordination mit Entwicklungsrichtplan Städtli

Das Konzept wird idealerweise interdisziplinär von Fachpersonen aus den Bereichen Tourismus, Raumplanung und Verkehr erarbeitet. Es besteht ein enger Bezug zum Entwicklungsrichtplan Städtli.

Für die Parkierung von Reisecars bestehen bereits erste Ideen z.B. die Wiese über dem Festungstunnel zwischen Kath. Kirche und der Liegenschaft Schumacher, südwestlich Steinrain, diese sind vertieft zu prüfen.

Neben auswärtigen Touristen zieht Aarburg auch regionale Naherholungssuchende an. Die damit verbundene Parkierung ist mit einem Konzept zu lösen. Betroffen ist insbesondere der Parkplatz bei der Badi.

Voraussetzungen	BNO rechtskräftig
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeindeversammlung; Grundeigentümer
Stand der Bearbeitung	-
Etappierung	Tourismuskonzept und Naherholung separat behandelbar
Kosten	Konzept: ca. 30'000 - 50'000 CHF

KGV Aarburg Seite 82 / 89

Handlungsfeld F		Management
N	lassnahme F4	Parkfeldreduktion für Wohnnutzungen
	Zielsetzungen	Zeithorizont
	<ul> <li>Schutz der Siedlung vor negativen Auswirkungen des Verkehrs</li> <li>Problemorientierte Parkraumbewirtschaftung</li> <li>Funktionsfähiges Strassennetz</li> </ul>	Mit BNO Revision

#### Beschrieb der Massnahme

Das Parkfeld-Angebot, bzw. die Anzahl der zu erstellenden Parkfelder für Wohnnutzungen ist gemäss kantonalem Recht bei Neubauten und Umnutzungen gemäss VSS-Norm SN 40 281 «Parkieren; Angebot an Parkfeldern für Personenwagen» vom 1. Februar 2006 zu bestimmen. Eine Reduktion in Abhängigkeit der Lage und Erschliessungsgüte des öffentlichen Verkehrs ist dabei nicht vorgesehen.

In Aarburg soll eine Reduktion der Parkfelderstellungspflicht sowie des Parkfelderstellungsrechts in Abhängigkeit der Lage definiert werden. Dadurch soll das Potential der gut erschlossenen Lagen genutzt werden, so dass die Fahrtenerzeugung der Vorhaben reduziert wird. In Anbetracht des weiteren Wachstums der Gemeinde im Umfeld eines überlasteten Strassennetzes ist dieser Beitrag notwendig. In Aarburg sind insbesondere in den Schlüssel-, Handelsgebieten geeignete Voraussetzungen vorhanden, um autoreduzierte Nutzungen zu realisieren.

Basierend auf dem KGV werden entsprechende BNO Bestimmungen mit der Revision Nutzungsplanung umgesetzt. Für die Berechnung der Parkfeldreduktion wird das Gemeindegebiet in Gebietstypen unterteilt. Pro Gebiet wird für Bewohnerparkfelder der minimale und maximale zu erstellende Prozentualwert basierend auf dem Parkfeldbedarf gemäss Norm angegeben. Die Einteilung der Gebietstypen und die Definition der Grössenordnung erfolgte im Austausch zwischen Verkehrsplaner, Raumplaner und Gemeinde.

Der Minimalwert kann in Kombination mit einem Mobilitätskonzept in allen Gebietstypen unterschritten werden. Dementsprechend kann an geeigneten Lagen oder mit speziellen Konzepten auch autofreies und autoarmes Wohnen ermöglicht werden.

Voraussetzungen	Nutzungsplanung und KGV rechtskräftig
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinde, Gemeindeversammlung; Grundeigentümer
Stand der Bearbeitung	Vereinzelt freiwillige Reduktionen erfolgt (auf Stufe GP)
Etappierung	-
Kosten	In Revision Nutzungsplanung enthalten

KGV Aarburg Seite 83 / 89

# Handlungsfeld F Management Massnahme F5 Mobilitätsmanagement für Verkehrserzeuger

#### Zielsetzungen

#### Abgestimmtes Wachstum durch Verdichtung und Mobilitätsmanagement

- Problemorientierte Parkraumbewirtschaftung
- Funktionsfähiges Strassennetz
- Fördern der kombinierten Mobilität

#### Zeithorizont

Mobilitätsmanagement: 2023

laufend

#### Beschrieb der Massnahme

Die Gemeinde Aarburg bietet bestehenden und ansiedlungswilligen Unternehmen (ab 25 Mitarbeitenden) sowie Akteuren von neuen, zusammenhängenden Wohnsiedlungen (ab 10 Wohnungen) eine kostenlose Mobilitätsberatung an. Für die Fachberatung bei Unternehmen zieht die Gemeinde Aarburg bei Bedarf die kantonale Abteilung für Mobilitätsmanagement «aargaumobil» bei.

Mit der BNO Revision erhält die Gemeinde die Kompetenz, Eigentümer zu einem Mobilitätskonzept zu verpflichten, wenn das minimale Parkfeldangebot nach Gebietstyp unterschritten wird, eine Grenze von 25 Parkfeldern oder eine Verkehrserzeugung von mehr als 500 Fahrten pro Tag überschritten wird.

Die Gemeinde nimmt die geschaffene Möglichkeit im Rahmen von Baubewilligungs- und Umnutzungsverfahren wahr. Zur Hilfestellung für die Bauherrschaften wird ein Leitfaden mit den Randbedingungen zum Mobilitätskonzept erstellt.

Die Gemeinde fördert das MM bei Veranstaltungen. Bei Veranstaltungen ab 300 Besuchenden wird der Veranstalter (im Rahmen des Bewilligungsverfahrens) angehalten, ein Verkehrskonzept für die Veranstaltung vorzulegen. Die Inhalte des Verkehrskonzepts sind in einem Leitfaden zu definieren.

Voraussetzungen	BNO rechtskräftig
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinde; Grundeigentümer
Stand der Bearbeitung	Grundlage mit BNO Revision geschaffen
Etappierung	Konzept/ Umsetzung
Kosten	-

KGV Aarburg Seite 84 / 89

# Handlungsfeld F Management Massnahme F6 Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung

Zielsetzungen	Zeithorizont
<ul> <li>Abgestimmtes Wachstum durch Verdichtung und Mobilitätsmanagement</li> </ul>	ab 2023 jährlich
<ul><li>Bedürfnisgerechte Infrastrukturen</li><li>Funktionsfähiges Strassennetz</li><li>Fördern der kombinierten Mobilität</li></ul>	

#### Beschrieb der Massnahme

Die Gemeinde fördert mit einer aktiven Kommunikation das Mobilitätsmanagement und setzt sich für eine nachhaltige Verkehrsentwicklung ein. Auf der kommunalen Website und bei Neuzuzügeranlässen werden die wichtigsten Informationen rund um die Mobilität aufgeführt.

Die Gemeinde Aarburg setzt sich für eine Verkehrssensibilisierung in den Schulen ein und führt nach Möglichkeit Aktionen und Ausbildungskurse durch.

Auf der Basis eines zu entwickelnden Aktionsprogramms kann die Gemeinde Aarburg jährlich eine Mobilitätsaktion zur Sensibilisierung der Bevölkerung durchführen. Beispiele von Aktionen sind:

- Durchführung eines jährlichen Mobilitätstages
   (z.B. anlässlich des europaweiten "Tag ohne Auto" vom 22.09)
- Aktion "Einkaufen ohne Auto" oder "Velofahren in und rund um Aarburg"
- Weitere Aktionen im Zusammenhang mit geplanten Umsetzungen von verkehrsplanerischen Massnahmen, die im KGV definiert sind
- Hinweis auf Angebot des Mobilitätsdurchblicks (www.mobilitaetsdurchblick.ch)

Voraussetzungen	Keine
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinde; Einbezug von Bevölkerung und Schulen
Stand der Bearbeitung	Noch nicht begonnen
Etappierung	In regelmässigen Abständen soll die Bevölkerung wieder über aktuelle Entwicklungen im Bereich Mobilität informiert werden.
Kosten	Nach Umfang

KGV Aarburg Seite 85 / 89

Handlungsfeld F	Management
Massnahme F7	Fördern kombinierte Mobilität

# Zeithorizont Abgestimmtes Wachstum durch Verdichtung und Mobilitätsmanagement Bedürfnisgerechte Infrastrukturen Funktionsfähiges Strassennetz Fördern der kombinierten Mobilität

#### Beschrieb der Massnahme

Mit der Förderung der kombinierten Mobilität leistet die Gemeinde Aarburg einen Beitrag zu einer zukunftsträchtigen Mobilität.

Bei Haltestellen des öffentlichen Verkehrs wird das Potential bzw. die Belegung von Velo-Abstellplätzen regelmässig geprüft und das Angebot gegebenfalls erweitert.

Die Gemeinde prüft zusammen mit Mobility Carsharing Schweiz die Einrichtung eines neuen öffentlich zugänglichen Mobility-Standorts auf dem Gemeindegebiet (z.B. Städtli oder Aarburg Nord). Dabei werden auch die Modalitäten beziehungsweise die Bedingungen bezüglich der Sicherstellung eines allfälligen Mindestumsatzes seitens Gemeinde ausgelotet. Falls ein neuer Mobility-Standort eingerichtet werden kann, wird dieser von der Gemeinde mit geeigneten Kommunikationsmassnahmen gegenüber der Bevölkerung beworben.

Als Alternative könnte auch ein Standort von Swiss E-Car in Aarburg erstellt werden. Dieses neuere Carsharingnetz funktioniert ganz ohne Abo und weist in der Region Zofingen noch keinen Standort auf.

Die Gemeinde achtet im Rahmen von Arealentwicklungen und bei der Prüfung von Mobilitätskonzepten auf das mögliche Potential von Massnahmen zur Förderung der kombinierten Mobilität.

Voraussetzungen	Prüfung zeigt Zweckmässigkeit
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinde; Mobility, SBB, Stadt Zofingen, evtl. Swiss E-Car
Stand der Bearbeitung	Mobility Standorte vorhanden Velo-Abstellmöglichkeiten Bahnhof Aarburg vergrössert
Etappierung	Möglich
Kosten	Abhängig Vereinbarung

KGV Aarburg Seite 86 / 89

# Handlungsfeld F Management Massnahme F8 Notfallkonzept Überführung Höhe

Zielsetzungen	Zeithorizont
Funktionsfähiges Strassennetz	2023

#### Beschrieb der Massnahme

Das Quartier Rindel und Längacher sind zurzeit nur über die Überführung Höhe erschlossen. Im Fall einer Sperrung der Brücke ist das Quartier in Bezug auf den motorisierten Verkehr von der Umwelt abgeschnitten.

Es ist für den genannten Fall in Zusammenarbeit mit der Feuerwehr ein Umleitungskonzept über eine geeignete Route über Waldstrassen zu erarbeiten. Das Konzept legt die notwendigen Signalisationsmassnahmen sowie die Zuständigkeiten und Abläufe fest.

Voraussetzungen	-
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinde, Feuerwehr; Quartier Rindel und Längacher;
Stand der Bearbeitung	-
Etappierung	-
Kosten	Interner Aufwand

KGV Aarburg Seite 87 / 89

# Handlungsfeld F Management Massnahme F9 Anpassung Strassenreglement

Zielsetzungen Zeithorizont

• Funktionsfähiges Strassennetz

2023

#### Beschrieb der Massnahme

Das bestehende Strassenreglement verweist in Art. 3 und Art. 19 auf den Verkehrsrichtplan. Dieser wird durch den Kommunalen Gesamtplan Verkehr abgelöst. Das Reglement ist entsprechend anzupassen.

Voraussetzungen	KGV rechtskräftig
Zuständigkeit; Weitere Beteiligte	Gemeinde; Gemeindeversammlung
Stand der Bearbeitung	Reglement besteht
Etappierung	-
Kosten	Interner Aufwand

KGV Aarburg Seite 88 / 89

# 6. Umsetzung

In der nachfolgenden Tabelle ist die zeitliche Planung der Umsetzung des KGV dargestellt. Die Massnahmen aus Kapitel 5 sind entsprechend der zeitlichen Priorisierung umzusetzen.

Mas	ssnahmenbereich	Кар.	2022	2023	2024	2025	2026	2027	2028	2029	2030	2031	2032	
Α	Verdichtung	5.1												
Α1	Innenentwicklung													
В	Vernetzung	5.2												
В1	Umsetzen Fussverkehrsnetz													
B2	Umsetzen Veloverkehrsnetz													
ВЗ	Anbindung an Haltestellen verbessern													
В4	Rechtliche Sicherung Strassen und Wege													
B5	Velovorzugsrouten Achse Olten - Zofingen													
В6	Querung Mühletych / Webi-Areal Brodheiteri													
В7	Quartierverbindungsachse Aarburg Nord													
В8	Vision Aarebrücke Ruttiger													
В9	Konzept Naherholung Wigger													
B10	Signalisation Aare													
С	Gestaltung	5.3												
C1	Aufwertungskonzept Bushaltestellen			1										
C2	Umsetzen BGK K103 Oltnerstrasse													
СЗ	Entwicklungsrichtplan Städtli													
D	Erschliessung	5.4												
D1	Netzanpassung nach Bau neuer Aarebrücke													
D2	Erschliessung Perry Center													
D3	Prüfung Buslinie Wohnquartier Aarburg Süd													
D4	Erschliessung Letziweg													
D5	Überprüfung der Erschliessung Feldstrasse /													
E	Schutz und Sicherheit	5.5												
E1	Lärmsanierung Gemeindestrassen		1											
E2	Verkehrsberuhigung Kloosmattstrasse													
E3	Analyse Verkehrssicherheit													
F	Management	5.6												
F1	Verkehrsmanagement Wiggertal													
F2	Parkraumanalyse													
F3	Tourismuskonzept													
F4	Parkfeldreduktion für Wohnnutzungen													
F5	Mobilitätsmanagement für Verkehrserzeuger													
F6	Mobilitätsmanagement für die Bevölkerung													
F7	Fördern kombinierte Mobilität													
F8	Anpassung Strassenreglement													
							<u> </u>	<u> </u>					<u> </u>	

Erarbeitung / Planung und Einführung
laufende Umsetzung / laufende Kontrolle / Realisierungszeitraum ungewiss
gesetzliche Frist späteste Umsetzung / Ablauf Subventionen

Abbildung 17: Umsetzungstabelle mit Priorisierung der Massnahmen

KGV Aarburg Seite 89 / 89

## 7. Wirkungskontrolle

#### 7.1 Allgemeine Hinweise Umsetzung

In der Massnahmentabelle im Kapitel 6 sind die Massnahmen mit dem jeweiligen Kapitel dargestellt. Für jede Massnahme wurde entsprechend der Priorisierung ein geschätzter Zeithorizont für die Umsetzung festgelegt.

Die Fuss- und Velonetze sind in die Planung einzubeziehen und auch bei der Prüfung von Baueingaben und der Sanierung von Strassen entsprechend zu berücksichtigen.

Neue Verkehrsthemen sind rollend in die Massnahmenplanung aufzunehmen. Insbesondere in Aarburg, wo mit der Sanierung der Oltnerstrasse und des Autobahnzubringers Rothrist wichtige Anpassungen anstehen. Der KGV ist spätestens mit der nächsten Nutzungsplanrevision vollständig an die neuen Verhältnisse anzupassen.

Um die Wirksamkeit von Massnahmen im Strassenverkehr zu evaluieren, erfasst die bfu schweizweit Daten zu realisierten Bauten bzw. Projekten. Die Datenbank MEVASI soll den Kantonen und Gemeinden als Grundlage dienen, um bei zukünftigen Bauvorhaben die effizienteste Massnahme zu realisieren. Die Gemeinde Aarburg kann einen aktiven Beitrag zur Gewinnung der Daten leisten, indem sie realisierte Massnahmen via Homepage der bfu in die Datenbank einträgt.

## 7.2 Konzept Wirkungskontrolle

Die Wirkungskontrolle für den KGV Aarburg erfolgt durch ein periodisches Controlling. Der Umsetzungsstand des KGV wird in einem regelmässigen Abstand von 3 Jahren mit dem Verfasser besprochen. Dabei werden auch Probleme bei der Umsetzung sowie die Integration bzw. Abstimmung mit neuen Verkehrsthemen behandelt. Gegebenenfalls wird auch die Planungskommission in die Umsetzungskontrolle einbezogen.

Als Hilfestellung zur Beurteilung werden von der Gemeinde Aarburg periodisch folgende statistischen Kennwerte erhoben:

- Motorisierungsgrad (jährlich)
- Verkehrsbelastung Oltnerstrasse im Bereich Städtli (jährlich / alle 2 Jahre)
- Fahrgastzahlen (Ein- und Aussteiger) Bahn Bahnhof Aarburg (alle 2 Jahre)
- Fahrgastzahlen (Ein- und Aussteiger) Buslinien (alle 2 Jahre)
- Belegung Abstellplätze Bike + Ride Bahnhof Aarburg (alle 2 Jahre)
   (Beteiligung Gemeinde Oftringen prüfen)
- Unfallauswertung Gemeindegebiet Aarburg (alle 3 Jahre)
- Kennwert Wegkilometer für Fuss- und Veloverkehrsangebot (jährlich / alle 2 Jahre)
   (Genauer Inhalt noch zu definieren)

Aarau, 26. August 2022

**BALLMER + PARTNER AG** 

KGV Aarburg Anhang 1 Seite 1

#### **Anhang 1: Glossar**

AGIS Aargauisches geografisches Informationssystem. Webseite, auf welcher Karten

mit räumlichen Daten für den Kanton Aargau zur Verfügung stehen.

ASP Abendspitzenstunde: 17:00 bis 18:00 Uhr

ASTRA Eidgenössisches Bundesamt für Strassen

B+R Bike + Ride. Veloabstellplätze an Bushaltestellen und Bahnhöfen. Das Fahrrad

kann abgestellt und anschliessend der Öffentliche Verkehr benutzt werden.

Bhf Bahnhof

BNO Bau- und Nutzungsordnung

BGK Betriebs- und Gestaltungskonzept

bfu Beratungsstelle für Unfallverhütung

BOGG Busbetriebe Olten Gösgen Gäu

BVU Departement Bau, Verkehr und Umwelt des Kantons Aargau

DTV Durchschnittlicher täglicher Verkehr. Dies bezeichnet das durchschnittliche Fahr-

zeugaufkommen auf einer Strecke während eines Tages in beiden Richtungen.

ERO Entlastung Region Olten

EW Einwohner

FVV Fuss- und Veloverkehr

Fz Fahrzeug(e)

Gde Gemeinde

HLS Hochleistungsstrasse (Nationalstrassen)

HS Hauptsammelstrasse

HVZ Hauptverkehrszeit

HVS Hauptverkehrsstrasse

ISSI Infrastruktur-Sicherheitsinstrumente

K+R Kiss + Ride. Bereich zum Bringen/Abholen von Personen an Haltestellen des Öf-

fentlichen Verkehrs

KGV Kommunaler Gesamtplan Verkehr

LSA Lichtsignalanlage

LSV Lärmschutzverordnung

MIV Motorisierter Individualverkehr

MEVASI Massnahmen Evaluation Strasseninfrastruktur (Datenbank bfu)

NVZ Nebenverkehrszeit

ÖV Öffentlicher Verkehr

KGV Aarburg Anhang 1 Seite 2

P+P Park + Pool. Parkplätze für das Abstellen von Autos für Personen, welche anschliessend gemeinsam in einem Auto weiterfahren. Die Fahrer und Fahrzeuge wechseln sich oft ab und die Kosten werden geteilt. P+R Park + Ride. Parkplätze in der unmittelbaren Umgebung von Haltestellen des Öffentlichen Verkehrs. Autos können gegen Gebühr abgestellt werden und die Fahrt wird mit dem Öffentlichen Verkehr fortgesetzt. PW Personenwagen QS Verkehrsqualitätsstufe bei der Beurteilung der Leistungsfähigkeit **QES** Quartiererschliessungsstrasse **QSS** Quartiersammelstrasse **REL** Räumliches Entwicklungsleitbild SO Solothurn **STEP** Strategisches Entwicklungsprogram Bahn VM Verkehrsmanagement VS Verbindungsstrasse

KGV Aarburg Anhang 2 Seite 1

## Anhang 2: Genehmigungsteile des Kantons

Folgende Inhalte sind durch den Vorsteher Departement Bau, Verkehr und Umwelt zu genehmigen:

nehmigen:	•	•
<ul> <li>Kapitel 4: Ziele</li> </ul>		
Ort / Datum:		
Unterschrift:		

KGV Aarburg Anhang 3 Seite 1

#### **Anhang 3: Grundlagenberichte**

[1] Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation UVEK, «Mobilität und Raum 2050 Sachplan Verkehr, Teil Programm,» Entwurf für Anhörung, 15.09.2020.

- [2] Kanton Aargau, «Kantonaler Richtplan,» 20.09.2011, Stand: Januar 2017.
- [3] Abteilung Verkehr, Departement Bau, Vekehr und Umwelt, Kanton Aargau, «mobilitätAargau,» 13.12.2016.
- [4] Metron Verkehrsplanung AG, «Siedlungs- und Verkehrskonzept Unteres Wiggertal,» Abteilung Verkehr, BVU Kanton Aargau, Mai 2011.
- [5] Abteilung Verkehr, Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau, «Mehrjahresprogramm öffentlicher Verkehr 2020,» 2020.
- [6] SNZ Ingenieure und Planer AG, Ballmer + Partner AG, «Konzept Verkehrsmanagement Wiggertal: Synthese Verkehrsmanagement und Leistungsoptimierung,» Abteilung Verkehr, BVU Kanton Aargau, 13.12.2013.
- [7] SNZ Ingenieure und Planer, «Verkehrsmanagement Wiggertal, Steuer- und Leitdefinitionen,» Abteilung Tiefbau, BVU Kanton Aargau, 11.12.2015.
- [8] SNZ Ingenieure und Planer AG, «Verkehrsmanagement Wiggertal, Lenken und Informieren,» Abteilung Tiefbau, BVU Kanton Aargau, 27.11.2015.
- [9] Kanton Aargau, DBVU Abteilung Verkehr, «Kantonaler Nutzungsplan Oltnerstrasse K 103,» 2006.
- [10] Ackermann, Caduff, Hauser, «Ab wann lohnt sich eine Veloschnellroute -Potentialabschätzung im Kanton Aargau,» Info Bulletin der Velokonferenz Schweiz, pp. 15-17, 2017-01.
- [11] Planum AG Biel, «Vorstudie Velovorzugsrouten Raum Zofingen,» Kanton Aargau, BVU Abt. Verkehrsplanung, Fachstelle Fuss- und Veloverkehr, 22.08.2019.
- [12] Planum AG Biel, «Velokonzept Region Zofingen,» Zofingenregio, August 2012.
- [13] Gemeinderat Aarburg, «Masterplan Aarburg Nord,» 2011.
- [14] Gemeinde Aarburg, «Aarburg 2030 Vision und Strategie,» CCi Cotting Consulting AG, 05.02.2018.
- [15] Gemeinde Aarburg, «Parkierungsreglement (Reglement über das Parkieren auf öffentlichem Grund),» 1.1.2007.
- [16] SNZ Ingenieure und Planer AG, «Sanierung und Ausbau Aarburg IO, BGK K103 Oltnerstrasse,» Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau, Juni 2019.

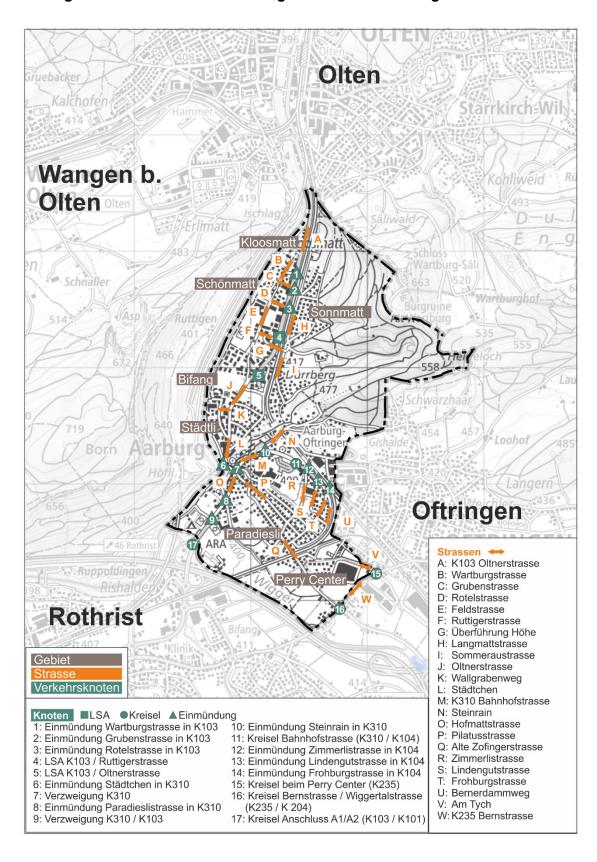
KGV Aarburg Anhang 3 Seite 2

[17] Statistik Aargau, Departement Finanzen und Ressourcen, Kanton Aargau, «Motorfahrzeugstatistik 2020,» 2020.

- [18] Kantonales Statistisches Amt, Kanton Aargau, «Motorfahrzeugstatistik 2009,» 2009.
- [19] Statistisches Amt Kanton Aargau, «Betriebszählung 2018,» Kanton Aargau, 2020.
- [20] PLANAR AG für Raumentwicklung , «Räumliches Entwicklungsleitbild,» 7. Dezember 2020.
- [21] Werner Schibli, dipl. Architekten ETH/SIA + Raumplaner FSU, «Verkehrsrichtplanung,» Gemeinde Aarburg, August 2003.
- [22] Ballmer + Partner AG, «Verkehrssanierung Aarburg Verkehrserhebungen 2009,» Departement Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilung Tiefbau und Verkehr, 2009.
- [23] bfu, «bfu-Modell «Tempo 50/30»,» November 2014. [Online]. Available: http://www.bfu.ch/de/die-bfu/kommunikation/bfu-positionen/p/bfu-tempomodell-50-30. [Zugriff am 12 Juli 2017].

KGV Aarburg Anhang 4, Seite 1

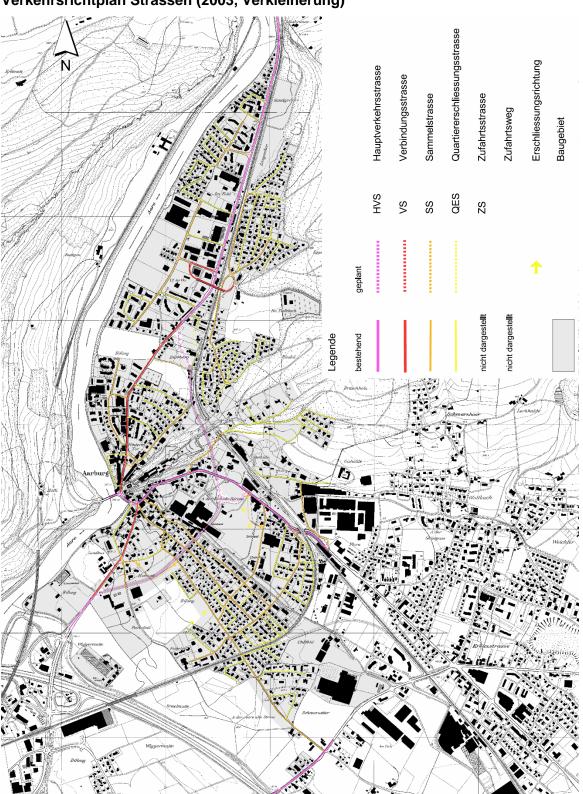
Anhang 4: Übersichtskarte mit wichtigsten Ortsbezeichnungen



KGV Aarburg Anhang 5, Seite 1

Anhang 5: Auszüge Verkehrsrichtplan 2003 [21]

## Verkehrsrichtplan Strassen (2003, Verkleinerung)



KGV Aarburg Anhang 6, Seite 1

# Anhang 6: Strassenklassierung Gemeindestrassen Aarburg mit Plan 1:2500

S. Beilage

KGV Aarburg Anhang 7, Seite 1

# Anhang 7: Übersichtstabelle Strassentypen

Die Tabelle Strassentypen ist eine allgemeine Hilfestellung und ist im Einzelfall mit der Bedeutung der jeweiligen Strasse für den Fuss- und Veloverkehr abzugleichen.

		Gemeindestrassen							
		Plätze, Orte	Erschliessungsstrassen (QES, ZS, ZW)	Sammelstrass	Kommunale Verbindungsstrassen (LVS, Verbindungswege)				
	Lage	iO	iO	Quartiersammelstrassen	Hauptsammelstrassen	аО			
	Eigentümer	Gemeinde / Private	Gemeinde, Private	Gemeinde	Gemeinde	Gemeinde			
Ę	Hauptfunktionen	repräsentieren, kommunizieren, sich treffen, feiern, niederlassen, ausruhen, verweilen, flanieren	erschliessen, sich aufhalten, spielen, parkieren, abstellen	sammeln, erschliessen, parkieren	sammeln, erschliessen, parkieren	verbinden von Ortsteilen			
ıng	Fussverkehr	flächig	längs und quer	längs und quer	längs und quer	wenig			
leru	Veloverkehr	flächig	vor allem längs	vor allem längs	vor allem längs	längs			
Anforderungen	Parkierung	Ein- / Aussteigen, - laden	geregelt oder frei	geregelt oder frei	geregelt, bei öV- Führung unerwünscht	in der Regel nein			
_	Schwerverkehr	wenn möglich ohne	ausnahmsweise	ausnahmsweise	nur zur Erschliessung	ja			
	öV	oft	ja (eher Ortsbus)		ja	ja			
	Belastbarkeit MIV	je nach Situation und Ausgestaltung	bis 150 Fz./h	bis 500 Fz./h	bis 800 Fz./h				
	Spezielles								
	Gestaltungsprinzipien	stark siedlungsorientiert	stark siedlungsorientiert	primär siedlungsorientiert	primär verkehrsorientiert	verkehrsorientiert			
	Ausbaugrössen								
	Signalisierte Geschwindigkeit	20 oder 30 km/h	50 km/h	50 km/h	50 km/h	80 km/h			
	Mögliche Geschwindigkeitsreduktionen		30 oder 20 km/h	30 oder 20 km/h	30 oder 20 km/h				
_	Fahrgeschwindigkeit	ca. 20 oder 30 km/h	25 - 30 km/h	25 - 30 km/h	25 - 30 km/h	50 - 80 km/h			
Parameter	massgebender Begegnungsfall	situationsabhängig	LW/PW bei stark reduzierter Geschwindigkeit	LW/PW, örtlich LW/LW bei reduzierter Geschwindigkeit	LW/LW, bzw. Bus/Bus	PW/PW bei reduzierter Geschwindigkeit			
	Fahrbahnbreite in m	situationsabhängig							
	öV	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle			
	Veloverkehr	ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz)	ohne spezielle Massnahmen	ohne spezielle Massnahmen	in der Regel ohne spezielle Massnahmen	in der Regel ohne spezielle Massnahmen			
	Fussverkehr	ohne spezielle Massnahmen (Koexistenz)	mind. einseitiger Gehweg, falls kein Tempo 30	beidseitig oder einseitig	in der Regel beidseitiger Gehweg	in der Regel keine Massnahmen			

## Grundlagen:

## VSS-Normen:

- VSS-Norm 40 042 Projektierung, Grundlagen; Strassentyp Hauptverkehrsstrassen
- VSS-Norm 40 043 Projektierung, Grundlagen; Strassentyp Verbindungsstrassen
- VSS-Norm 40 044 Projektierung, Grundlagen; Strassentyp Sammelstrassen
- VSS-Norm 40 045 Projektierung, Grundlagen; Strassentyp Erschliessungsstrassen

Merkblatt ATB: Herleitung Betriebsformen und Fahrbahnbreiten (Geometrisches Normalprofil)

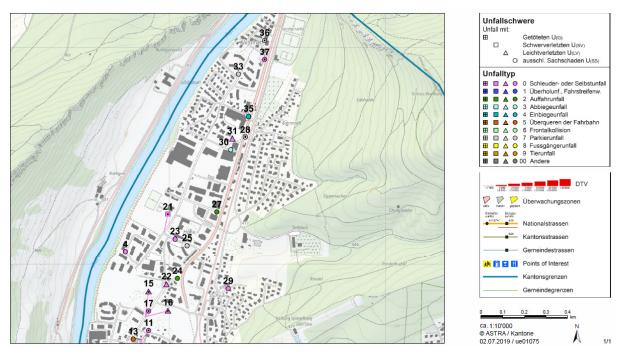
Übersicht Netzkriterien Neuklassierung Kantonsstrassennetz

		Übergeordnetes Kantonsstrassennetz				Untergeordnetes Kantonsstrassennetz			
		Hauptverkehrsstrassen (HVS)		Regionalverbindungsstrassen (RVS)		Lokalverbindungsstrassen (LVS)		Lokalverbindungsstrassen reduziert (LVS red)	
	Lage	iO	aO	iO	aO	iO	aO	iO	aO
	Eigentümer	Kanton	Kanton	Kanton	Kanton	Kanton	Kanton	Kanton	Kanton
Anforderungen	Hauptfunktionen	Verkehr: durchleiten, sammeln Weitere Funktion: Ortszentrum repräsentieren	durchleiten des Transitverkehrs, verbinden, anbinden an HLS-Netz	Verkehr: durchleiten, sammeln Weitere Funktion: Ortszentrum repräsentieren	verbinden, anbinden an das HVS-Netz, sammeln des überregionalen Verkehrs	Verkehr: durchleiten, sammeln Weitere Funktion: Ortszentrum repräsentieren	verbinden, anbinden an das übergeordnete Kantonsstrassennetz	durchleiten, sammeln	verbinden lokal / zwischenörtlich
	Fussverkehr	längs und quer	wenig	längs und quer	wenig	längs und quer	wenig	längs und quer	wenig
	Veloverkehr	vor allem längs	zugelassen	vor allem längs	längs	vor allem längs	längs	vor allem längs	längs
	Parkierung	nein	nein	nein	nein	in der Regel nein	in der Regel nein	in der Regel nein	in der Regel nein
	Schwerverkehr	ja (inkl. Ausnahmetransporte)	ja (inkl. Ausnahmetransporte)	ja (inkl. Ausnahmetransporte)	ja (inkl. Ausnahmetransporte)	ja (inkl. Ausnahmetransporte)	ja (inkl. Ausnahmetransporte)	ja (inkl. Ausnahmetransporte)	ja (inkl. Ausnahmetransporte)
	öV	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
	Belastbarkeit MIV	20'000 DTV oder mehr	20'000 DTV oder mehr	16'000 DTV	16'000 DTV	6'000 DTV	6'000 DTV	2'500 DTV	2'500 DTV
	Spezielles								
Parameter	Gestaltungsprinzipien	stark verkehrsorientiert	verkehrsorientiert	stark verkehrsorientiert	verkehrsorientiert	primär verkehrsorientiert	verkehrsorientiert	primär verkehrsorientiert	verkehrsorientiert
	Ausbaugrössen								
	Signalisierte Geschwindigkeit	50 km/h	80 km/h	50km/h	80 km/h	50 km/h	80 km/h	50 km/h	80 km/h
	Fahrgeschwindigkeit	40 - 60 km/h	60 - 80 km/h	30 - 50 km/h	60 - 80 km/h	30 - 50 km/h	50 - 80 km/h	30 - 50 km/h	50 - 80 km/h
	massgebender Begegnungsfall	LW/LW, bzw. Bus/Bus	LW/LW	LW/LW in der Regel mit reduzierter Geschwindigkeit	LW/LW in der Regel mit reduzierter Geschwindigkeit	LW/PW bei reduzierter Geschwindigkeit	LW/PW bei reduzierter Geschwindigkeit	PW/PW bei reduzierter Geschwindigkeit	PW/PW bei reduzierter Geschwindigkeit
	Fahrbahnbreite in m	7.5 m	7.5 - 8 m	7 m	7.5 m	6.2 m	6.5 m	5.5 m	5.5 m
	öV	in der Regel Busbucht	in der Regel Busbucht	in der Regel Busbucht	in der Regel Busbucht	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle	Fahrbahnhaltestelle
	Veloverkehr	Radstreifen ein- oder beidseitig	wenn ja, dann Radweg	Radstreifen ein- oder beidseitig		in der Regel ohne spezielle Massnahmen	wenn ja, dann Radweg	in der Regel ohne spezielle Massnahmen	wenn ja, dann Radweg
	Fussverkehr	beidseitiger Gehweg Gesicherte Querungen	keine Massnahmen	beid- oder einseitiger Gehweg Gesicherte Querungen	keine Massnahmen	einseitiger Gehweg	keine Massnahmen	einseitiger Gehweg	keine Massnahmen

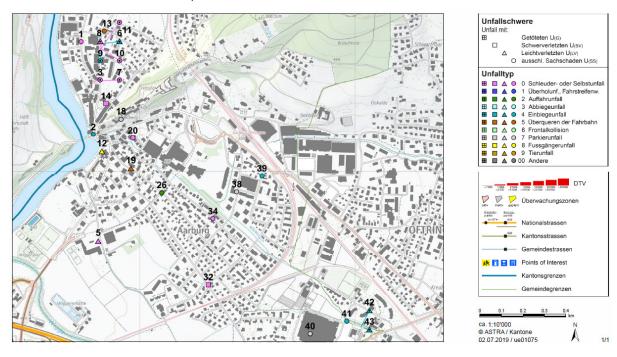
KGV Aarburg Anhang 8, Seite 1

Anhang 8: Karte Unfälle gemäss Kantonspolizei

Gemeindestrassen Teil Nord, Zeitraum vom 01.01.2014 bis und mit 31.12.2018:

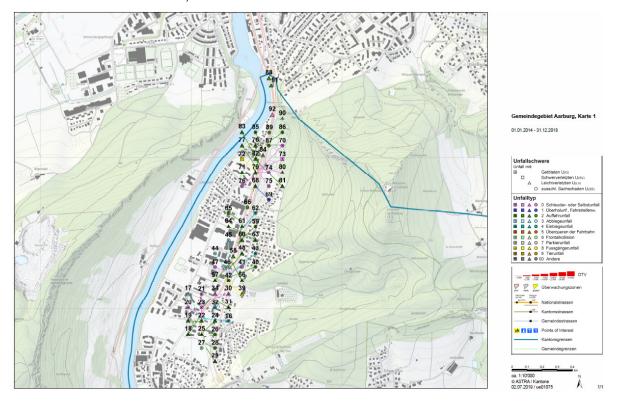


#### Gemeindestrassen Teil Süd, Zeitraum vom 01.01.2014 bis und mit 31.12.2018:

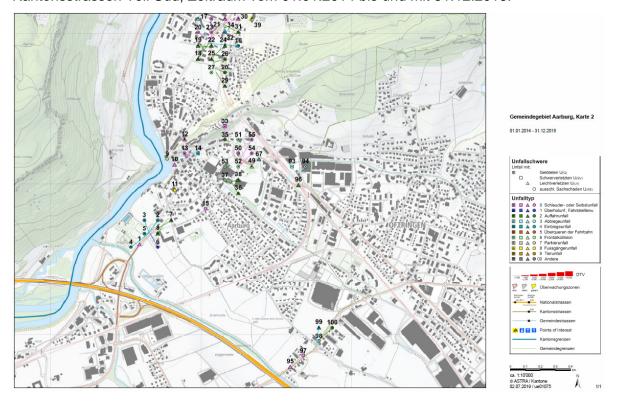


KGV Aarburg Anhang 8, Seite 2

#### Kantonsstrassen Teil Nord, Zeitraum vom 01.01.2014 bis und mit 31.12.2018:



## Kantonsstrassen Teil Süd, Zeitraum vom 01.01.2014 bis und mit 31.12.2018:



KGV Aarburg Anhang 9, Seite 1

# Anhang 9: Teilpläne

S. Beilage